Возвратите книгу не позже указанного здесь срока

ИГ
Д15 пр.3 К т.2

ГМ-299250 22-9-50 г. 5 тип. ВММ, з 1156

9/684

Не подлежитъ оглашенію.

1119

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНІЕ ГЕНЕРАЛЬНАГО ШТАБА.

(Изданіе Отдѣла Генералъ-Квартирмейстера).

ДАЛЬНІЙ ВОСТОКЪ.

ПРИЛОЖЕНІЕ КЪ ВТОРОМУ ТОМУ.

МАРШРУТЫ И ОПИСАНІЯ ПУТЕЙ ПРИМОРСКОЙ ОБЛАСТИ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Императорскаго училища глухонѣмыхъ, Мойка 54.
1911.

Акт № 2

ерена-56 г.

Проверено-05

ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ
1142

Не подлежитъ оглашенію.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНІЕ ГЕНЕРАЛЬНАГО ШТАБА.

(Изданіе Отдѣла Генералъ-Квартирмейстера).

ДАЛЬНІЙ ВОСТОКЪ.

ПРИЛОЖЕНІЕ КЪ ВТОРОМУ ТОМУ. [3]

МАРШРУТЫ И ОПИСАНІЯ ПУТЕЙ ПРИМОРСКОЙ ОБЛАСТИ.

Центральная С.-Морская Библиотека ВМФ СССР

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Императорскаго училища глухонѣмыхъ, Мойка 54.
1911.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

I. Николаевскій раіонъ.

		Стр.
Маршрутъ	№ 1.—Тропа отъ дер. Какинская (Кахенская) Бухта до ст. Малая и Большая Михайловскія	3
„	№ 2.—Тропа отъ дер. Воскресенское долиною рѣки Акчи	6
„	№ 3.—Тропа отъ дер. Малой Михайловской долиною рѣки Кини	8
„	№ 4.—Тропа отъ Анненскихъ минеральныхъ водъ къ впаденію рѣки Акчи въ озеро того-же названія	9
„	№ 5.—Тропа отъ мыса Озерпахъ до Чныррахскихъ укрѣпленій	10
„	№ 5а.—Тропа отъ мыса Большого Чхиля къ Чныррахской просѣкѣ по южной сторонѣ мыса	14
„	№ 5б.—Тропа отъ мыса Большой Чхиль къ Чныррахской просѣкѣ по западному берегу мыса	16
„	№ 6.—Тропа вдоль самаго берега Амура отъ мыса Чныррахъ до мыса Озерпахъ	17
„	№ 7.—Путь отъ г. Николаевска до Гиляцкой деревни Петровскъ (Петровское зимовье)	19
„	№ 8.—Путь отъ с. Коль къ берегу озера Чля	22
„	№ 9.—Путь отъ с. Богородскаго до мыса Лазарева	24
„	№ 10.—Путь отъ с. Маріинска черезъ озеро Кади къ мысу Чихачеву	28
„	№ 11.—Путь Маріинскъ—Станокъ—оз. Кизи—Бухта Де-Кастри	31
„	№ 11а.—Тропа отъ Станка на оз. Кизи до бухты Таба	34
„	№ 12.—Путь отъ залива Де-Кастри къ с. Софійскъ	35
„	№ 12а.—Старая Инженерная дорога отъ с. Софійска до долины рѣки Яй (Ай)	37
„	№ 13.—Сильбинская просѣка	39
„	№ 14.—Описаніе р.р. Хуюль (Хойль) и Муты и долинъ этихъ рѣкъ	40
„	№ 15.—Описаніе рѣки Яй (Ай) и ея долины—отъ селенія Пули до Старой Комаровки	43
„	№ 16.—Путь отъ резиденціи Маркевича на пріискъ Кайгачанъ	45
	Позиція на Ягодной горѣ (46); Береговая позиція у с. Софійска	49
„	№ 17.—Рекогносцировка просѣки отъ м. Чныррахъ до м. Меньшикова	53
„	№ 18.—Направленіе: заливъ св. Николая, р. Джукъ, оз. Цюкки, оз. Дальдзи и далѣе протокою въ р. Амгунь	56
„	№ 19.—Маршрутъ слѣдованія отъ р. Амгуни, озерами Дальдзи и Любенскимъ (Цюкки), долиною р. Джукъ къ заливу Св. Николая	60

II. Центрально-Приморскій раіонъ.

Маршрутъ	№ 1.—Военная дорога отъ гор. Хабаровска до ст. Иманъ	67
„	№ 2.—Военная дорога отъ Никольска-Усссурійскаго до ст. Иманъ	75
„	№ 3.—Дорога отъ ст. Шмаковка на дер. Авдѣевку, с. Успенку	83
„	№ 4.—Дорога отъ с. Успенки на Троицко-Николаевскій монастырь	84
„	№ 5.—Дорога отъ дер. Бѣльцовой до дер. Степановки	85
„	№ 6.—Дорога отъ дер. Степановки до села Успенки	86
„	№ 7.—Путь отъ устья р. Саченбеа въ систему рѣки Имана	87
„	№ 8.—Путь долиною рѣки Тютихи къ верховьямъ р. Иманъ	89
„	№ 9.—Путь долиною рѣки Тадушу (Лифулэ) къ фанзамъ Іолайза въ долинѣ р. Луфудзинъ	90
„	№ 10.—Путь отъ поста Св. Ольги долиной р. Аввакумовки (Вай-Фудзинъ) къ фанзамъ Іолайза въ долинѣ р. Луфудзинъ	92
„	№ 11.—Тропы по притокамъ р. Тадушу (Лифулэ)	94
„	№ 12.—Тропа вдоль рѣкъ, впадающихъ въ море къ сѣверу отъ р. Саченбеа	95

Маршрутъ № 13.—Тропа по долинѣ рѣки Ахобэ 96
„ № 14. Тропа по р. Владиміровкѣ (Іодзыхэ) 97
„ № 15.—Описаніе пути отъ поста Св. Ольги вдоль морского побережья—въ бухтѣ Терней 98
„ № 16.—Путь отъ бухты Терней вдоль морского побережья къ устью рѣки Кушунгоу 103
„ № 17.—Тропа отъ фанзы Сюянъ (въ долинѣ р. Тадушу) до поста Святой Ольги 107

III. Уссурійскій раіонъ.

Маршрутъ № 1.—Отъ ст. Уссури до ст. Корфовская 110
„ № 2.—Отъ ст. Уссури до ст. Евгеньевки 166
„ № 3.—Раздольное — Красный Яръ — Никольскъ—Воздвиженское—Михайловка—Павловка—Халкидонъ—Черниговка—Алтыновка—Кнорингъ — Спасское 174
„ № 4.—Г. Никольскъ-Уссурійскій—с. Михайловское (Дубининское)— с. Осиновка 180
„ № 5. Отъ с. Осиновки на с. Кремовка—с. Ляличи—Монастырище—с. Халкидонъ—с. Черниговка 184
„ № 6.—С. Черниговка — с. Дмитровка — с. Прохоры — с. Воскресенка—с. Спасское 190
„ № 7.—Отъ селенія Осиновка на селеніе Казакевичево, Ивановка, Ширяевка, Орловская почтовая станція до села Анучино 196
„ № 8.—Сел. Анучино—сел. Стар. Гордѣевка—сел. Нов. Гордѣевка (бывшая фанза Сандогу)—с. Шкляево—сел. Петропавловка—сел. Сысоевка—сел. Лазарево—сел. Яковлевка—пасѣка Зміака—сел. Бѣльцово—сел. Степановка—сел. Успенское—Св. Троицко - Никольскій мужской монастырь—сел. Тихменево—сел. Лутковское—ж. д. ст. Уссури 210
„ № 9.—Анучино—пос. Калугина—Берестовецъ — пос. Цвань-угуза—Ново-Троицкое—Балаганы 230
„ № 10.—Отъ г. Никольскъ-Уссурійскаго до дер. Лефинки на почтовомъ трактѣ, черезъ деревни Раковку и Даниловку 242
„ № 11.—Отъ дер. Лефинки до урочища Анучина по почтовому тракту . . . 246
„ № 12.—Отъ ур. Анучина до парома подъ д. Ново-Сысоевкой (Владимировкой) черезъ д.д. Петропавловку и Сысоевку 250
„ № 13.—Отъ парома подъ дер. Ново-Сысоевкой (Владимировкой) черезъ д.д. Ново-Сысоевку, Варфоломеевку и Достоевку до дер. Ново-Михайловки . 254
„ № 14.—Отъ дер. Сандагоу до брода черезъ рѣку Табахеза горной тропой сѣвернѣе высоты 402 258
„ № 15.—Отъ дер. Сандагоу до дер. Саратовки (Ното 1-я) черезъ д.д. Соколовку, Чугуево, Ново-Михайловку, Каменку и Коктаровку 262
„ № 16.—Отъ д. Саратовки (Ното 1) до д. Н.-Красноярки черезъ старовѣрческіе дворы на Чапигоу 270
„ № 17.—Отъ д. Ново-Красноярки до ст. Уссури (село Лутковское) черезъ с. Бѣльцово, Успенское и Тихменевку 274
„ № 18.—Наиболѣе извѣстныя тропы, соединяющія долины рѣкъ Даубихэ и Улахэ между собой и съ Океанскимъ побережьемъ отъ залива Америка до залива Св. Ольги 280
„ № 19.—Никольскъ-Уссурійскій—Турій рогъ 286
1.—Отъ Никольска-Уссурійскаго черезъ Михайловскую—дер. Абрамовку (286); 2.—Дер. Абрамовка—д. Григорьевское—д. Хорольское (290); 3.—Дер. Хорольское—почт. ст. Мо—д. Постъ Камень-Рыболовъ (292); 4.—Дер. Постъ Камень-Рыболовъ — Троицкое — Ильинка—Платоноалександровскъ (294); 5.—Дер. Платоноалександровскъ—брошенный посел. Большіе Усачи—д. Постъ Турій Рогъ 298
„ № 20.—Комиссаровка—Григорьевское 302
1.—П. Комиссаровка—д. Дворянка (Молдаванка)—дер. Барабашева Левада—пос. Атамановскій (302); 2.—Изъ п. Атамановскаго черезъ п. Духовской (дер. Смячи) въ дер. Жариково (306); 3.—Изъ д. Жариково черезъ п. Нестеровъ въ дер. Прилуки (310); 4.—Изъ дер. Прилуки черезъ д. Новожатское въ дер. Григорьевское 312
„ № 21.—Дороги по восточному и сѣверному берегамъ озера Ханка 314
„ № 22.—Никольскъ-Уссурійскій—Воздвиженское—Галенки—Липки — Гродеково—Пограничная и Сяо-Суйфунъ 316
„ № 23.—Ст. Пограничная—г. Никольскъ-Уссурійскій 320
„ № 24.—Никольскъ-Уссурійскій—Липки 330

Дорога отъ г. Никольскъ-Уссурійскій до с. Воздвиженскаго (330); Дорога отъ с. Воздвиженскаго до ст. Галенки (332); Полевая дорога, идущая отъ заимокъ, что на р. Рѣпьевкѣ къ полотну желѣзной дороги, а далѣе поворачивается на сѣверъ (334); Дорога отъ с. Воздвиженскаго до с. Галенки (по западной сторонѣ желѣзной дороги, (336); Дорога отъ с. Галенки до с. Липовцы (338); Дорога отъ пос. Сергіевскаго до с. Липки 340

Маршрутъ № 25.—Хорольское—Сергіевское 342

Дорога отъ с. Хорольскаго до п. Нестеровскаго (342); Дорога отъ п. Нестеровскаго до п. Сергіевскаго 344

„ № 25а.—Отъ г. Никольскъ-Уссурійскаго по лѣвому берегу р. Суйфунъ черезъ с. Покровку до станицы Полтавской 346

„ № 26.—Г. Санчагоу—п. Алексѣе—Никольскій—с. Пуциловка—д. Борисовка—г. Никольскъ-Уссурійскій 350

„ № 27.—Г. Санчагоу—п. Фадѣевскій—с. Струговка—з. Реснянскаго—з. Кравцова—г. Никольскъ-Уссурійскій 354

„ № 28.—Г. Санчагоу—ст. Полтавка—п. Константиновскій—с. Синельниково—с. Покровка—г. Никольскъ-Уссурійскій 360

„ № 28а.—Отъ г. Никольскъ-Уссурійскаго черезъ д. Линевичево—д. Пушкино—д. Новокіевка вдоль р. Уан-гоу къ Государственной границѣ 366

„ № 29.—Отъ верховья р. Ушагоу по долинамъ рѣкъ Хан-гоу, Шуфанъ и Суйфунъ къ гор. Никольскъ-Уссурійскому 368

„ № 30.—Отъ деревни Овчиниковой до г. Никольскъ-Уссурійскаго 372

„ № 31.—Пос. Гродековскій—п. Софіе-Алексѣевскій—п. Фадѣевскій—Константиновскіе выселки—пос. Константиновскій 374

„ № 32.—С. Раздольное—лѣвый берегъ р. Суйфуна—с. Городечная—г. Никольскъ-Уссурійскій 378

„ № 33.—Раздольное—ст. Надеждинская 382

„ № 34.—Раздольное—Новокіевскъ 383

1.—Участокъ отъ Раздольнаго до устья р. Грязной (383); 2.—Участокъ отъ устья р. Грязной до д. Брусья (385); 3.—Участокъ отъ д. Брусья до урочища Новокіевскъ 391

„ № 34а. 1.—Почтовый трактъ Раздольное—Черкасская (394); 2.—Почтовый трактъ отъ уроч. Новокіевскаго до станціи Черкасской 398

„ № 35.—Отъ Кр. Хунчунъ—Китайскій къ уроч. Новокіевскому 399

„ № 36.—Барабашъ—Богословка—Черкасская 402

1.—Операціонное направленіе Барабашъ—Богословка (402); 2.—Д. Богословка—Сухорѣчная (408); 3.—Операціонное направленіе д. Сухая - рѣчка—почт. ст. Черкасская 412

„ № 37.—1.—Отъ ур. Барабашъ по долинѣ р. Майгугай въ долину р. Хунчуньхэ и далѣе до д. Мадита, оттуда въ долину р. Хунчуньхэ до уроч. Новокіевска (414); 2.—Дорога отъ ур. Барабашъ вверхъ по долинѣ рѣки Майгугай до дер. Каурипьенъ и далѣе внизъ по долинѣ Хунчуньхэ до г. Хунчуна . 420

„ № 38.—1. Нижнее Янчихэ—Средняя Барановка—Нижн. Тизинхэ—Нижн. Чапигоу (424). 2.—Отъ Барановскаго моста въ Посьетъ 426

„ № 39.—Посьетскій раіонъ 428

1.—Дорога отъ Хунчунскаго Карантина до Ханси (428); 2.—Д. Ченымкунэ, д. Нагорная, д. Подгорная, д. Кячеги, д. Тальбамоги и д. Шансой или Красное Село (430); 3.—Д. Шансой, д. Тюнсой, д. Чакасеми Верхняя, д. Чакасеми Нижн., д. Кангуй и по берегу моря до утеса Голубинаго (432); 4.—Длина пути отъ Ан-Тальми до д. Пудуныптынъ (434); 5.—Длина пути отъ дер. Пудуныптынъ до д. Ханси (438); 6.—Дер. Каморкуби, д. Нинкори; второст. гран. зн. № 2; д. Качеги; д. Янкуанпфэнъ и дер. Ченымкунэ . . . 442

„ № 40.—Раздольное—Шкотово—Промысловка—Владиміровка 446

1.—Участокъ отъ Раздольнаго до ст. Угловой (446); 2.—Участокъ отъ д. Угловой до дер. Промысловки (449); 3.—Участокъ отъ д. Промысловки до д. Владиміро-Александровское 454

„ № 41.—Шкотово—Никольскъ-Уссурійскій 458

Отъ с. Шкотово до г. Никольскъ-Уссурійскаго черезъ д. Ново-Хотунучи . . 458

„ № 42.—Шкотово—Майхинская—Ново-Хотуничи 476

„ № 43.—Ново-Хотуничи—Казакевичево 480

„ № 44.—Отъ с. Шкотово до д. Угловой 482

„ № 45.—Угловая—Шкотово 488

„ № 46.—Отъ Шкотова до Раздольнаго 492

„ № 47.—1.—Угловая, Кневичи и Кролевецъ 496

„ № 48.—1.—Ст. Надеждинская—Кролевецъ (500); 2.—Кролевецъ—Андреевка—Многоудобная 504

„ № 49.—Кролевецъ—Кипарисово 506

„ № 50.—Кролевецъ—Павлиновскій винокуренный заводъ 510

„ № 51.—Шкотово—Новицкая 512

1.—Шкотово—Рѣчица — Царевка — Петровка (512); 2.—Сел. Петровка—дер. Промысловка (514); 3.—Дер. Промысловка—дер. Душкино (516); 4.—Душкино—Таудеми (518); 5 —Таудеми—Новицкая 520

Маршрутъ № 52.—Промысловка—Лянчи-хэ 522
„ 1.—Промысловка—Петровка (522); 2.—Петровка—Царевка—Рѣчица (526); 3.—Рѣчица—Шкотово (528); 4.—Шкотово—Сухая рѣчка, почт. ст. Амбабаза, почт. ст. Лянчи-хэ 530
„ № 53.—Майхинская—Владимиро-Александровское 532
1.—Дер. Майхинская. с. Новороссійское, д. Хмѣльницкая (532); 2.—Дер. Хмѣльницкая, Казанка, с. Фроловка. д. Николаевка, д. Новицкая, д. Пирятина, выс. Унаши и Владимиро-Александровское 534
„ № 54.—Рѣчица—Новицкая 536
1.—Д. Рѣчица—д. Лукіанская (536); 2.—Лукіанское—Бровничи (538); 3.—Д. Бровничи—д. Новицкая 540
„ № 55. Владимиро-Александровское—Шкотово 544
Отъ с. Владимиро-Александровска до с. Шкотово 544
„ № 56.—Отъ д. Домашлина на д.д. Душкино, Волгинецъ, Ново-Литовскъ. Кириловка, Таудема, Михайловка, Екатериновка, с. Влад.—Александровское 548
„ № 57.—Владимиро-Александровское — Перевальная — Судзухинская—Сухановская—Гродеково—Глинкинская—Подъемная—Таухинская—Сѣровская—Милоградова 558
„ № 58. 568
Подробное описаніе дороги. 1-й участокъ отъ дер. Милоградовой до с. Маргаритова (570); 2-й участокъ отъ с. Маргаритова до почт. ст. Дорогомыжской (572); 3-й участокъ отъ почт. ст. Дорогомыжской до почт. ст. Бортнянской (573); 4-й участокъ отъ почт. ст. Бортнянской до п. Св. Ольги . . 576
„ № 59.—Дер. Екатериновка—Сучанскій Рудникъ 578
„ № 60.—Д. Голубовка, д. Екатериновка, д. Таудими, по р. Серебряной (Таудими) фанза звѣропромышленниковъ, г. Вань-Тинза и фанза звѣропромышленниковъ на р. Тахэ 580
„ № 61.—Поворотный—Данильченково 582
1.—Отъ маяка Поворотнаго черезъ д. Хмѣловку къ заимкѣ Пристава (582); 2.—Отъ заимки Пристава на хуторъ Чапигоу, бухту Успенія и д. Кіевъ (586); 3.— Д. Кіевъ—хут. Долбни—хут. Торбѣева—дер. Соколовка (590); 4.—Дер. Соколовка—хут. Ново-Сіонскій—Бухта Валентина (592); 5.—Отъ бухты Валентина черезъ д. Константиновку, сел. Таухэ къ д. Данильченковой 596
„ № 62.—Между побережьемъ и почтовымъ трактомъ 598
Почтовый трактъ, по правому берегу р. Конгоуза, черезъ заимку Барышева на м. Чамо-Чагоуза 598
„ № 63.—Почтовый трактъ, черезъ мостъ на р. Чамо-Чагоуза къ фанзѣ на б. Чамо-Чагоуза 600
„ № 64.—Отъ почтоваго тракта, черезъ заимку священника, мимо землянки къ заимкѣ Мацуэ 602
„ № 65.—Заимка Шевелева, по берегу б. Куши, Консивай, Юшуай. с. Линда, Ванпоузхулуай 604
Крутой поворотъ почтоваго тракта, с. Ново-Бессарабія, Линди—Ванпоузхулуай, бухта Ванпоуза 606
„ № 66.—Петровка, заимка Шевелева, мысъ Чинкай 608
„ № 67.—Петровка, перевалъ черезъ хребетъ б. Куши 610
„ № 68.—С. Петровка—мимо вѣтряной мельницы, лютеранскаго кладбища, на мысъ Шатеза 612
„ № 69.—Промысловка—разрушенная фанза (зимовье), с. Линда—Ванпоузхулуай 614
„ № 70.—Владимиро—Александровское—м. Поворотный 616
„ № 71.—Владимиро-Александровское, фанза Чауи, по берегу бух. Врангеля, озеро Эдальянцо, фанза Юдасетъ, фанза Ліе-Тозе и маякъ на м. Поворотный 618
„ № 72.—Д. Голубовка, пристань въ бухтѣ Находка, дача Лингольма, м. Лихачева 620
„ № 73.—Бухта Чен-ю-вай—д. Кіевъ 622
„ № 74.—Отъ д. Кіевъ къ д. Звѣздочкѣ 624
„ № 75.—Устье Таухэ—д. Данильченкова 625
„ № 76.—Отъ дороги изъ бухты Валентины въ дер. Данильченкову до почтоваго тракта по долинѣ р. Таухэ 628
„ № 77.—Отъ бухты Ванцинъ къ д. Милоградовой 630
„ № 78.—С. Сергѣевка, хут. Сучанскій, Корейская деревня, долина р. Хонгоуза 632
„ № 79,—Корейская д. Сабачи, развалины фанзы Кандади, Кумирня, фанзы Звѣролововъ 1, 2 и 3, истоки р. Сучана 638
„ № 80.—Устье р. Средней Маладзы, верховья р. Хонгоузы, устье р. Хонгоузы, Корейская деревня Цымцагоу, Вангу, Моозанъ, русская деревня Вангу 644

Маршрутъ № 81.—Второй переѣздъ черезъ р. Судзухэ, южнѣе ст. Глинкинской на почтовой дорогѣ изъ Ольги въ Владимиро-Александровское, фанза Звѣролова 1, фанза Звѣролова 2, развал. фанзы 1, разв. фанзы 2, Н. Хуторъ, хут. Сучанскій 654

IV. Сѣверная Корея.

Маршрутъ № 1.—Отъ Красносельской заставы до д. Уле-шенг-цзянъ-куонъ 665
„ № 2.—Отъ г. Кыгенъ-фу (Кенъ-Хына) до порта Гензана 666
„ № 3.—Дорога отъ Кенхына (Кыгенъ фу) на Аоди, Шакори, Піенжя, до д. Садзипей 698
„ № 4.—Отъ д. Са-дзи-пей до д. Осимницяньг-пенъ 700
„ № 5.—Отъ д. Осимни-Цяньг-пенъ до д. Менданготи, съ обходомъ отъ д. Янхы на д. Хапшю 701
„ № 6.—Отъ д. Янхы до г. Кап-сана 703
„ № 7.—Дорога отъ г. Кап-сана на Чанъ-чжинъ 705
„ № 7а.—Ни-уонъ—Шегори—Угагори—Шоомури—Бемури—Чан-чжинъ . . . 708
„ № 7б.—Путь Шоомури—Шегори 710
„ № 8—Отъ г. Чан-чжинъ до г. Іонвенъ 711
„ № 9.—Отъ г. Іонуонъ (Іон-венъ) до г. Пень-ньянъ черезъ г.г. Маинсанъ, Ынсанъ и Часанъ 713
„ № 10.—Отъ г. Кей-уена въ г. Херіянгъ черезъ г. Хай-енгъ 716
„ № 10а.—Дорога отъ г. Кей-уена въ Хе-ріянгъ по берегу р. Тумень-ула . . 718
„ № 11.—Отъ г. Хе-ріянга до г. Мусанъ черезъ перевалы Соколъ-Ленъ и Шеца-ленъ 720
„ № 11а.—Дорога отъ г. Херіянга въ Мусанъ вдоль р. Тумень-ула 723
„ № 11б.—Отъ г. Херіянга до г. Мусанъ (черезъ перевалъ Карапе) 724
„ № 12.—Отъ г. Мусана въ г. Сам-су черезъ Хо-ха-ніонскій перевалъ . . . 726
„ № 13.—Отъ г. Сам-су до г. Хучхангъ 729
„ № 14.—Отъ г. Хунчангъ до г. Канге, съ вѣтвью отъ д. Омъ-бауй-ты до г. Чан-чжинъ 731
„ № 15.—Отъ г. Кан-ге до г. Хи-чхенъ 733
„ № 16.—Отъ г. Хи-чхенъ до г. Ан-чжю 735
„ № 17.—Дорога отъ г. И-чжоу до г. Ан-чжю 737
„ № 18.—Дорога изъ г. Генсана въ г. Пень-ньянъ 741
„ № 19.—Отъ д. Пуренгъ-суами до г. Мусана 742
„ № 20.—Отъ г. Ан-чжю до г. Цинампо 744
„ № 21.—Отъ г. Кан-ге въ г. И-чжоу параллельно р. Ам-нок-гану (Ялу) . . 746
„ № 22.—Отъ г. Чан-чжина въ г. Кан-ге 751
„ № 23.—Отъ д. Цхадокори до г. Сам-су 753
„ № 24.—Отъ Красносельской заставы до г. Хе-ріянга 755
„ № 25.—Отъ г. Кен-хына до г. Кей-уена вдоль р. Туманганъ 757
„ № 26.—Дековилевскій путь отъ Чіюн-чаня до Хе-ріянга 759

Маршруты и описанія путей Приморской области.

I.

Николаевскій раіонъ.

МАРШРУТЪ № 1.

Тропа отъ деревни Какинская (Кахенская) Бухта до ст. Малая и Большая Михайловскія (85 верстъ) *).

Тропа отъ деревни Какинская Бухта на д. Денисовку, ст. Бровцинскую, Акчу, Воскресенское, Мыхель (Мхель), Малая и Большая Михайловскія и далѣе на югъ, такъ называемая «Вьючная почтовая тропа», пролегаетъ на всемъ своемъ протяженіи вдоль телеграфной линіи,—по ея просѣкѣ. Отъ деревни Какинская Бухта тропа идетъ на югъ по берегу Какинской Бухты и, пройдя 1,5 версты, близъ контрольнаго столба выходитъ на телеграфную просѣку, которую уже не покидаетъ на всемъ дальнѣйшемъ своемъ протяженіи.

Отъ контрольнаго столба тропа, пересѣкая четыре болотистыя долины, поднимается въ гору и, пройдя съ версту, круто поворачиваетъ на западъ. Отъ поворота, то поднимаясь на высокія горы, то спускаясь съ нихъ, тропа идетъ на корейскую деревню Каки, лежащую всего въ полуверстѣ.

Отсюда тропа идетъ на деревню Денисовку, расположенную на берегу Амура въ 12-ти верстахъ отъ Каки гиляцкой. Пересѣкая шесть неглубокихъ болотистыхъ долинъ и пролегая по мѣшанному лѣсу, тропа на этомъ пространствѣ, даже въ дождливое время, легко проходима верхомъ. Встрѣчающіеся на пути мосты изъ тонкаго накатника всѣ провалились и на столько опасны для движенія, что всѣ обходятся тропою. Протекающія здѣсь рѣчки неглубоки и легко проходятся въ бродъ. Поперечныя тропы, пересѣкающія описываемую тропу—всѣ безъ исключенія зимнія дороги, идущія изъ нѣдръ прилежащихъ лѣсовъ къ берегу Амура и служащія для возки дровъ и лѣса.

Отъ деревни Денисовки тропа идетъ на юго-западъ и уже на шестой верстѣ пролегаетъ болотомъ. На десятой верстѣ тропа подходитъ къ рѣчкѣ Масловкѣ. Отсюда тропа вновь мѣняетъ направленіе и на протяженіи 10 верстъ, до станціи Бровцинской, идетъ прямо на югъ. Переправа черезъ рѣчку Масловку, не смотря на незначительные размѣры ея чрезвычайно затруднительна. Рѣчка течетъ въ обрывистыхъ берегахъ, легко обваливающихся при первомъ прикосновеніи даже человѣческой ноги, съ вязкимъ илистымъ дномъ и сильно заболоченными кочковатыми прибрежными пространствами.

---

*) Рекогносцировка Генеральнаго Штаба капитана Лебедева. 1908 г.

Отъ Голой Горы тропа сплошь пролегаетъ болотами, поросшими тундровыми насажденіями березняка, топка и трудно проходима. Только послѣднія двѣ версты къ ст. Бровцинской мѣстность начинаетъ повышаться, тропа становится тверже и удобнѣе для движенія.

Общее протяженіе тропы отъ деревни Какинская Бухта до ст. Бровцинской 37 верстъ.

Отъ ст. Бровцинской тропа идетъ въ юго-западномъ направленіи на гиляцкую деревню Акча, расположенную при впаденіи рѣчки того же названія въ Амуръ. Въ двухъ верстахъ отъ ст. Бровцинской тропа имѣетъ отворотъ на западъ, названный мѣстными жителями «зимникомъ», потомучто этою дорогою они пользуются только зимою. Зимникъ лѣтомъ болотистъ, кочковатъ и особыхъ преимуществъ передъ вьючною тропою не имѣетъ.

На описываемомъ протяженіи тропа по грунту лучше, тверже, чѣмъ всѣ пройденныя, безъ крутыхъ подъемовъ и спусковъ и даже производитъ впечатлѣніе плохой грунтовой дороги, ибо населеніе близъ лежащихъ деревень и даже деревни Воскресенское очень часто ѣздитъ по этой дорогѣ для ловли рыбы въ Бровцинскомъ (по-гиляцки Дыльменскомъ) озерѣ.

Около гиляцкой деревни Акчи тропа упирается въ протоку, соединяющую озеро Акча съ Амуромъ. Протока эта по глубинѣ въ 7—8 футъ и ширинѣ въ 15—20 саж. не допускаетъ переправы въ бродъ, даже при низкомъ стояніи воды. Переправа здѣсь производится: людей на лодкахъ жителями гиляками, а лошадей вплавь. Дальше тропа идетъ по мокрому лугу до самой деревни Воскресенское, допуская движеніе по ней, правда, только въ сухое время, даже на колесахъ. Общая длина тропы отъ станціи Бровцинской до деревни Воскресенское 16 вер.

Отъ этой деревни тропа пролегаетъ въ юго-восточномъ направленіи и на всемъ протяженіи до деревни Больше-Михайловской идетъ вдоль праваго берега Амура, рѣдко отходя отъ него на одну-двѣ версты. На участкѣ до деревни Мыхель (Мхель), т. е. на протяженіи 12 верстъ, тропа пересѣкаетъ 5 глубокихъ крутыхъ долинъ, съ болотистыми и топкими рѣчками на днѣ. Переправа черезъ нихъ не затруднительна, но должна совершаться въ полуверстѣ ниже тропы. Всѣ подъемы и спуски на этомъ участкѣ тропы, хотя и круты, но благодаря твердому грунту затрудненій не представятъ. Отъ деревни Мыхель тропа идетъ вначалѣ по дорогѣ на Анненскія Воды и только отъ узлового телеграфнаго столба линій на минеральныя воды и магистральной поворачиваетъ въ вышеуказанномъ направленіи и залегаетъ по высокимъ хребтамъ, сильно заболочена и мѣстами на столько вязка, что нужно искать обходовъ. Переходъ черезъ Холодную рѣчку обезпеченъ постояннымъ мостомъ, выстроеннымъ администраціею Анненскихъ Водъ. На шестой верстѣ отъ Мыхеля встрѣчается озеро Киня, соединяющееся протокою въ 10 саженъ шириной съ Амуромъ, непроходимой въ бродъ. Здѣсь уже необходимо прибѣгнуть къ помощи лодки, или итти въ обходъ озера Киня по тропѣ, идущей вдоль по берегу, т. е. сдѣлать около 8 верстъ крюка.

Отъ деревни Мало-Михайловской тропа поворачиваетъ прямо на югъ и, пройдя въ этомъ направленіи около 7-ми верстъ, вновь повора-

чиваетъ на юго-востокъ, черезъ 7 вер. подходя къ деревнѣ Большой Михайловской. На этомъ участкѣ тропа вполнѣ удобна для движенія верхомъ, безъ топкихъ мѣстъ и какихъ-либо обходовъ. Около деревни Хилка переправа черезъ протоку, соединяющую озеро Хилка съ Амуромъ. Здѣсь переправа совершается на лодкѣ мѣстнымъ гиляками, при чемъ лошадей, какъ и на переправѣ черезъ рѣчку Акчу, приходится переправлять вплавь.

Бросая общій взглядъ на вышеописанную вьючную тропу, необходимо признать ее на всемъ 85-верстномъ протяженіи, вполнѣ удобною для передвиженія верхомъ. Единственно, что сильно затрудняетъ движеніе—это остатки бывшихъ когда-то мостовъ, которые нужно или уничтожить, расчистивъ тропу, или вновь возобновить.

МАРШРУТЪ № 2.

Тропа отъ деревни Воскресенское долиною рѣки Акчи *).

Начинаясь у сѣверной окраины деревни Воскресенское тропа, на протяженіи 15 верстъ, идетъ сначала вблизи озера Кымусъ, а затѣмъ вблизи озера Акча—вдоль подошвы горъ, рѣдко поднимаясь на нихъ на нѣсколько саженъ высоты. Тропа мѣстами сильно заболочена, усѣяна крупными камнями, но въ общемъ, на указанномъ протяженіи, легко доступна для движенія. Единственно, что замедляетъ движеніе въ этихъ мѣстахъ, это—обиліе перекрещивающихся въ разныхъ направленіяхъ конскихъ тропъ, иногда по качеству много лучше описываемой, сбивающихъ путника и приводящихъ иногда, послѣ 4—5 часовъ хода, къ первоначальному пункту отправленія. Тропы эти получились естественнымъ путемъ, такъ какъ среди населенія очень распространено на лѣто всѣхъ лошадей выпускать въ тайгу на пастьбу.

На четырнадцатой верстѣ, приблизительно на серединѣ длины озера, что вблизи впаденія рѣки Акчи въ озеро того же названія, отходитъ вправо тропа, ведущая въ долину рѣки Кини и къ Анненскимъ минеральнымъ водамъ.

Дальше тропа идетъ по лѣвому берегу рѣки Акчи и, пройдя 18 вер., переходитъ на ея правый берегъ. На всемъ этомъ протяженіи тропа пролегаетъ черезъ густые, мѣшанные лѣса, часто загромождена валежникомъ, мѣстами сильно заболочена и вообще не особенно легка для движенія; конскихъ тропъ значительно меньше. На шестой верстѣ тропа пересѣкаетъ рѣку Каменную, переправа черезъ которую чрезвычайно затруднительна, благодаря болотистымъ берегамъ и сильному теченію.

По правому берегу Каменной рѣчки идетъ хорошо пробитая охотничья тропа, выходящая въ долину рѣки Кини, приблизительно у перваго лѣсоруба.

За Каменной рѣчкой тропа становится еще хуже. Болотъ много больше, валежникъ встрѣчается чаще и появляются даже трясины со слабой и качающейся поверхностью, рѣдко поросшею мхомъ и бугульникомъ. Тропа на первыхъ трехъ верстахъ часто исчезаетъ, на остальномъ же протяженіи едва замѣтна. На седьмой верстѣ по переправѣ встрѣчается зимовье гольда-охотника, расположенное въ нѣсколькихъ шагахъ отъ берега рѣки Акчи и вблизи горы Пилимбалъ.

---

*) Рекогносцировка капитана Лебедева. 1908 г.

Далѣе тропа, мѣстами совершенно пропадая, слѣдуетъ тайгой и подходитъ къ переправѣ черезъ рѣку Акчу. Движеніе на этомъ участкѣ крайне затруднительно даже для пѣшаго.

Переправа черезъ Акчу не представляетъ въ общемъ особыхъ затрудненій. Хотя теченіе рѣки здѣсь сильное, но незначительная глубина, а главное лежащіе вблизи перекаты и отдѣльные громадныхъ размѣровъ камни на днѣ рѣки даютъ возможность совершить ее относительно легко и скоро.

Подъемъ на противоположный берегъ затруднителенъ.

Послѣ переправы, на протяженіи около версты, тропа сохраняетъ прежній характеръ и, пролегая дальше по возвышенному берегу рѣки, вполнѣ доступна для движенія верхомъ, хотя и мало замѣтна.

Въ шести верстахъ отъ указанной переправы на берегу рѣки расположено заброшенное зимовье гольда, гдѣ описываемая тропа оканчивается.

МАРШРУТЪ № 3.

Тропа отъ деревни Малой Михайловской долиною рѣки Кини *).

Начинаясь у деревни Малой Михайловской, тропа на протяженіи полуверсты идетъ на сѣверо-востокъ по низкимъ мѣстамъ, сильно поросшимъ мѣшанными лиственными лѣсами и затѣмъ, повернувъ круто на сѣверъ, начинаетъ подниматься въ гору. Пройдя въ этомъ направленіи четыре версты, тропа переходитъ на правый берегъ рѣки Кини. Кромѣ этой тропы отъ деревни Малой Михайловской есть еще тропа, которая тоже выходитъ на тропу по рѣкѣ Кинѣ, но начинается она у телеграфной просѣки, на сѣверномъ берегу озера Киня. Тропа эта, отдѣлившись отъ вьючной тропы поворачиваетъ сразу на юго-востокъ и, пройдя болотистую долину съ небольшою рѣчкою, выходитъ на берегъ озера, по которому и пролегаетъ вплоть до сѣвернаго залива. Отсюда главная тропа, то слѣдуя по полусклону горы, то опять подходя къ самой водѣ, пересѣкаетъ двѣ рѣчки, поднимается въ гору и, пройдя въ этомъ направленіи 1,5 версты, выходитъ на дорогу Анненскихъ водъ, до которыхъ отсюда около 5-ти верстъ.

Перейдя рѣчку Гавань, тропа идетъ правымъ берегомъ рѣки Кини, и въ началѣ состоитъ изъ зимника, по которому зимою возятъ дрова и бревна. На первыхъ трехъ верстахъ зимникъ этотъ сильно заболоченъ, но не топокъ. На пятой верстѣ, возлѣ крутой сопки, тропа начинаетъ подниматься въ гору, но, пройдя въ этомъ направленіи съ версту, вновь выходитъ къ рѣчкѣ. Отсюда зимникъ теряетъ свой видъ и переходитъ въ едва замѣтную полоску земли, безъ свѣжей травы и съ протоптанною поверхностью.

На восьмой верстѣ тропа раздѣляется на двѣ, при чемъ правая, переходящая на лѣвый берегъ рѣзко очерчена. Тропа эта идетъ въ густой ельникъ, гдѣ имѣется лѣсорубъ; въ трехъ верстахъ отъ перехода на правый берегъ Кини она раздѣляется на нѣсколько едва замѣтныхъ тропинокъ, теряющихся въ тайгѣ. Наоборотъ лѣвая тропа, едва замѣтная на взглядъ, идетъ версты на четыре дальше второго Буяновскаго лѣсоруба.

Отъ перехода черезъ рѣку Гавань по тропѣ до перваго лѣсоруба 15 верстъ, до второго 19 и до конца, который совпадаетъ съ истокомъ рѣки Кини,—40 верстъ.

До второго лѣсоруба тропа все время идетъ правымъ берегомъ рѣки, но дальше уже начинаетъ переходить съ одного берега на другой, мѣстами пролегая по болотному грунту.

---

*) Рекогносцировка капитана Лебедева. 1908 г.

МАРШРУТЪ № 4.

Тропа отъ Анненскихъ минеральныхъ водъ къ впаденію рѣки Акчи въ озеро того же названія *).

Тропа эта, начинаясь у западной окраины Анненскихъ водъ, идетъ сначала по рѣчкѣ, протекающей черезъ курортъ, а затѣмъ у ея истоковъ начинаетъ подниматься въ гору. Пройдя въ этомъ направленіи четыре версты, тропа, спустившись къ холодному ключу, выходитъ на тропу изъ деревни Мыхель. Дальше тропа отъ этого перекрестка поворачиваетъ на сѣверо-востокъ и, не отходя отъ рѣки Холодной, пролегаетъ по ея лѣвому берегу на протяженіи двухъ верстъ. Отсюда тропа переходитъ на правый берегъ, поднимается на водораздѣльный хребетъ рѣкъ Кини и Акчи и, пройдя пять верстъ, спускается въ долину этой послѣдней.

На всемъ одиннадцати-верстномъ протяженіи тропа эта не допускаетъ движенія верхомъ, за исключеніемъ первыхъ 2-хъ — 3-хъ верстъ, плохо замѣтна, перегорожена повалившимися деревьями и мѣстами, въ особенности при спускѣ въ долину Акчи, сильно заболочена. Тропа носитъ случайный характеръ и заслуживаетъ вниманія только потому, что даетъ вторую тропу, связывающую долины рѣкъ Акчи и Кини.

*) Рекогносцировка капитана Лебедева. 1908 г.

МАРШРУТЪ № 5.

Тропа отъ мыса Озерпахъ до Чныррахскихъ укрѣпленій (общее протяженіе 26 верстъ) *).

Тропа протоптана по просѣкѣ, прорубленной съ мыса Озерпахъ на Чныррахъ. Просѣкой проведена телефонная линія, которая, начинаясь у телефонной станціи на рыбномъ заводѣ у Озерпаха, направляется позади завода почти прямо на западъ на гору Чадбахъ. Въ началѣ тропа идетъ по топкому торфяному болоту, отчасти засыпанному мусоромъ и щепьемъ. Тутъ же протоптано много другихъ тропъ дровосѣками и сборщиками ягодъ. Но тропы эти скоро пропадаютъ. Основную тропу, еле примѣтную, можно различить лишь по телефонной проволокѣ, протянутой между деревьями.

Путь довольно трудный. Вьючная лошадь мѣстами проваливается выше колѣнъ. Много пней, скользкихъ корней и валежника. Со 2-й версты тропа становится нѣсколько тверже, но мѣстами все-таки лошадь съ вьюкомъ проваливается по колѣно. Въ концѣ 2-й версты начинается небольшой подъемъ. Тропа завалена деревьями, которыя очень трудно обходить, благодаря растущей по сторонамъ тайгѣ и валежнику; перевалъ—еле замѣтный. Спускъ, сначала пологій, приблизительно на 4-й верстѣ, круто, почти подъ угломъ въ 45°, спускается къ незначительному ручью, текущему на сѣверъ. Ручей переходится въ бродъ. Дно ручья — галька. Скользкіе корни и валежникъ затрудняютъ движеніе. Вьюки задѣваютъ за деревья и сучья. За ручьемъ начинается небольшой подъемъ. Просѣка имѣетъ ширину не болѣе 2 саженъ, изоляторы ввинчены въ стволы деревьевъ и рѣдко въ особые столбы. Разстояніе между столбами 50—75—100 шаговъ.

Далѣе характеръ тропы прежній. По сторонамъ непролазная тайга. На 5-й верстѣ 2 незначительныхъ ручья и трава. Грунтъ топкій, лошадь проваливается, тропу надо обходить стороною. Движеніе затруднительно, благодаря корнямъ и валежнику.

На 6-й верстѣ находится небольшой ключъ; полотно тропы проходитъ по болоту. Движеніе затрудняется обнаженными корнями и валежникомъ.

На 7-й верстѣ небольшой ключъ сбѣгаетъ по подъему вдоль тропы. Движеніе затруднительно, вслѣдствіе корней, валежника и топкихъ мо-

*) Рекогносцировка капитана Лебедева. 1908 г.

чежинъ. Въ концѣ 7-й версты просѣка проходитъ по топкой мари. Тропа еле замѣтна. Мѣстами лошадь проваливается по брюхо, особенно въ открытыя дыры между голыми корнями, подъ которыми находятся топкія мочежины.

На 7-й верстѣ болото прекращается, и тропа становится тверже, но корни и валежникъ продолжаются. По сторонамъ—глухая тайга.

На 9-й верстѣ небольшой ключъ и трава; мѣсто топкое на протяженіи саженъ 50. Лошадь проваливается по брюхо. Движеніе очень трудное и медленное. Съ 10-й версты тропа идетъ по болѣе твердому мѣсту, полого поднимаясь. Перевалъ еле примѣтный, длиною около $1^1/_2$ верстъ. Спускъ съ перевала не крутой. По просѣкѣ много корней, бурелому и пней. Приходится деревья оттаскивать на сторону или расчищать проходъ. На перевалѣ и спускѣ грунтъ каменистый, съ иломъ и пескомъ. По сторонамъ рѣдкій сухостойный лѣсъ, изъ котораго много горѣлаго. Травы и воды нѣтъ. Деревья не толще 5—6 вершковъ въ отрубѣ.

На 10-й верстѣ снова пологій перевалъ. Мѣстами тропа чище. Все-таки на тропѣ много крупнаго валежника и сваленныхъ горѣлыхъ деревьевъ, обойти которыя стороною очень трудно изъ-за того же валежника. Приходится или руками разбирать и растаскивать наваленныя деревья, или приподымать ихъ, пока не пройдетъ подъ ними лошадь съ вьюкомъ. Полотно и на этомъ перевалѣ твердое. Лошадь слегка проваливается лишь по сгнившимъ корнямъ, превратившимся въ труху. И на этомъ перевалѣ нѣтъ воды.

На 11-й верстѣ просѣка подъ большимъ тупымъ угломъ сворачиваетъ вправо. Послѣ пологаго еле замѣтнаго спуска начинается подъемъ на гору Чадбахъ, сначала не крутой, но затѣмъ становится все круче и круче и вблизи вершины достигаетъ 45°, а мѣстами и круче. По сторонамъ просѣки тайга. Тропа твердая; много корней и поваленныхъ деревьевъ, переходъ черезъ которыя сопряженъ съ большими трудностями. По сторонамъ густая тайга. Самая вершина горы Чадбахъ оголена отъ лѣса и камениста. Здѣсь навалена цѣлая груда крупнаго и мелкаго плитняка. На самой вершинѣ стоитъ вѣха; много горѣлыхъ сучьевъ. Отсюда открывается кругозоръ верстъ на 10—20. Верстахъ въ 5-ти къ сѣверо-западу видна гора Прауль. Гора Чадбахъ—отличный, наблюдательный и сигнализаціонный пунктъ. Спускъ съ горы Чадбахъ сначала довольно пологій; тропа идетъ по горѣлому сухостойному лѣсу. Но скоро тропа начинаетъ круто спускаться по косогору, по каменистому грунту. Далѣе, спускъ снова становится болѣе пологимъ. Просѣка стала чище, валежнику значительно меньше, двигаться легче. Но по мѣрѣ приближенія къ верховьямъ рѣки Б. Ваккера, спускъ становится все круче и круче, корней и валежнику больше, и двигаться труднѣе. Къ подошвѣ горы тропа спускается рѣдкимъ лѣсомъ по косогору. Грунтъ мягкій, состоящій изъ песка или золы и гнилой древесной трухи. Крутизна достигаетъ 30—35°. Много корней и поваленныхъ деревьевъ.

Отъ подошвы горы Чадбахъ тропа идетъ просѣкой по ровной долинѣ р. Ваккера, покрытой въ изобиліи отличной травой и крупными кустами, а отчасти лиственнымъ лѣсомъ. Направо лѣсъ горѣлый, налѣво—зеленый и густой. Вблизи подошвы горы по долинѣ протекаетъ раз-

бившійся на нѣсколько рукавовъ незначительный ручей, впадающій снова въ р. Б. Ваккеръ и проходимый въ бродъ. Но берега у ручья подняты, обрывисты и завалены деревьями и буреломомъ. Дно ручья каменистое. Вода отличная.

Долина р. Б. Ваккера, по которой прорублена просѣка имѣетъ ширину немного больше 1 версты, покрыта кочками, сочной травой и валежникомъ; довольно сухая, хотя мѣстами встрѣчаются небольшія мочежины.

Просѣка пересѣкаетъ два большихъ истока р. Б. Ваккера, имѣющихъ ширину 2—3 сажени, съ обрывистыми подмытыми берегами; глубина не болѣе двухъ футъ; теченіе очень стремительное. Вдоль береговъ высокая трава. Надо переходить въ бродъ тамъ, гдѣ есть отмели изъ гальки.

У западнаго истока вблизи сліянія съ восточнымъ находятся два небольшихъ зимовья для дровосѣковъ: одно на лѣвомъ берегу восточнаго истока, другое на правомъ берегу западнаго истока. Отъ восточнаго зимовья протоптана небольшая тропа внизъ по Б. Ваккеру. Послѣ переправы черезъ Б. Ваккеръ, образуется довольно открытое мѣсто, заваленное сучьями и стволами деревьевъ. Полотно тропы сухое, твердое.

Далѣе на 12-й верстѣ начинается подъемъ на высоты, служащія водораздѣломъ рѣчекъ Большого и Малаго Ваккера. Подъемъ, сначала довольно пологій, далѣе становится все круче и круче. Просѣка расчищена и тропа торная. Но по мѣрѣ подъема наваленныхъ деревьевъ обнаруживается все больше и больше. По сторонамъ—тайга. На самомъ почти перевалѣ, на протяженіи 6 телефонныхъ пролетовъ (около 200 саженъ), просѣка совершенно завалена цѣлыми грудами срубленнаго лѣса съ вѣтками, черезъ который даже пѣшему пройти неимовѣрно трудно.

Далѣе, съ 14-й версты, просѣка снова становится чистой; отсюда тропа твердая и удобная для вьючнаго движенія. Валежника почти нѣтъ, мѣстами пни и камень. Не доходя версты три до мыса Большого Чхиля, просѣка раздваивается. Одна просѣка идетъ къ мысу Б. Чхиль, а другая—къ Чныррахскимъ укрѣпленіямъ. При движеніи далѣе по Чныррахской просѣкѣ, на протяженіи 3-хъ верстъ, имѣются два довольно значительныхъ перевала съ крутыми подъемами и спусками. Особенно крутъ подъемъ, (45°—50°), въ концѣ 17-й версты, гдѣ тропа на вершинѣ сопки снова соединяется со старой (западной) просѣкой, идущей отъ мыса Б. Чхиль. Кромѣ того, какъ этотъ подъемъ, такъ и предыдущіе подъемы и спуски довольно длинны, благодаря высотѣ сопокъ. На этомъ участкѣ приходится переходить два незначительныхъ ручья, протекающихъ по болотистымъ лощинамъ, поросшимъ лѣсомъ и кустами. Прилегающая мѣстность покрыта рѣдкой тайгой и сухостоемъ. Полотно тропы твердое, валежника мало. У мѣста соединенія просѣкъ на вершинѣ каменистой и почти оголенной сопки стоитъ вѣха. Отсюда тропа проходитъ по каменистой мѣстности, поросшей мхомъ и рѣдкими кустами и при этомъ часто теряется. Полотно тропы нѣсколько улучшается. Здѣсь, на 18-й верстѣ, вновь отдѣляется небольшая тропа и направляется къ мысу у Ягодной горы и къ р. Амуру. За невозможностью установить здѣсь на сопкѣ телефонные столбы по отсутствію деревьевъ, телефонная линія отошла шаговъ на 200—300 вправо, гдѣ растетъ лѣсъ. На 19-й верстѣ линія снова выходитъ на тропу, которая отсюда направляется прямо на Чныррахъ.

Чувствуется недостатокъ воды, которую можно найти только на 21-й верстѣ, гдѣ находится небольшой ключъ, стекающій по косогору. До этого мѣста тропа отличная и вполнѣ пригодна для вьючнаго сообщенія. Прилегающая мѣстность покрыта травой, кустами и рѣдкимъ лѣсомъ. Много камней, разбросанныхъ по косогору.

Далѣе тропа идетъ по косогору, имѣя вполнѣ хорошее полотно. Просѣка безъ валежника. По сторонамъ молодой лѣсъ. Перевалы почти незамѣтны. Встрѣчающіеся переходы черезъ незначительные ручьи не топки, хотя съ виду кажутся очень топкими. На такихъ переходахъ затрудняютъ движеніе оголенные корни деревьевъ, между которыми нога лошади проваливаются. Наибольшее затрудненіе движенія происходитъ вслѣдствіе валежника въ горѣломъ лѣсу, гдѣ на протяженіи почти двухъ верстъ, путь преграждается упавшими деревьями. Такія мѣста на этомъ участкѣ непрерывно приходится обходить стороною. Далѣе движеніе затрудняется очень крутыми спусками въ лощину, достигающими 45°—60°. Лощина сырая, но не топкая, длиною около $^1/_3$ версты. У подъема незначительный родникъ. По сторонамъ тайга. Подъемъ на сопку довольно крутой; по выходѣ на сопку, тропа идетъ съ лѣвой стороны вершины ея по вырубленному лѣсу. Полотно тропы твердое, но мѣстами попадаются мочежины. Тропа проходитъ мимо крѣпостного столба, съ надписью, воспрещающею постороннимъ лицамъ входить въ районъ крѣпости и вскорѣ выходитъ на шоссированную крѣпостную дорогу у мостика, гдѣ находится колодезь. Общее протяженіе тропы по просѣкѣ отъ мыса до Чныррахскаго крѣпостного района около 26 верстъ. Путь этотъ, съ огромными трудностями, съ вьючными лошадьми, можно пройти въ 3 дня, а при нѣкоторой предварительной расчисткѣ и въ 2 дня.

Разсмотрѣнный путь на всемъ своемъ протяженіи представляетъ почти сплошное дефиле, лучшими позиціями на которомъ являются перевалы, особенно съ крутыми подъемами на гору.

МАРШРУТЪ № 5 А.

Тропа отъ мыса Большого Чхиля къ Чныррахской просѣкѣ по южной сторонѣ мыса.

(Общее протяженіе 4 вер.) *).

Въ концѣ 14-й версты отъ просѣки, направляющейся отъ мыса Озерпаха къ Чныррахуу, къ югу, подъ тупымъ угломъ, отдѣляется старая просѣка, по которой ранѣе была проведена телефонная линія на мысъ Большой Чхиль. Нынѣ здѣсь проволока снята и столбы разрушены. По просѣкѣ пролегаетъ вьючная тропа, сначала спускаясь по косогору въ долину рѣки М. Ваккеръ. Полотно тропы мѣстами каменисто; мѣстами тропа спускается очень круто. Кое-гдѣ приходится перелѣзать черезъ валежникъ, или обходить его; по сторонамъ тропы горѣлый лѣсъ.

Долина р. М. Ваккеръ, куда выходитъ тропа, хотя сырая, но не топкая, имѣетъ ширину около 300 саженъ.

Рѣчка М. Ваккеръ имѣетъ ширину около $1^1/_2$ саж., глубину не болѣе 3-хъ футъ; но берега у ней обрывистые и подмытые; дно—галька. Для пѣшеходовъ въ мѣстѣ переправы переброшены черезъ рѣчку колья. Долина покрыта отличной травой, частью выкошенной для надобностей рыбалки, находящейся на мысу Б. Чхиль. Вода отличнаго качества, дровъ много. Мѣсто у рѣчки М. Ваккеръ очень удобно для бивака (приблизительно для полка съ горной батареей).

Съ долины р. М. Ваккера тропа поднимается на сѣдловину правѣе трехъ сопокъ, а затѣмъ по просѣкѣ направляется прямо на оконечность мыса Б. Чхиль, перебрасываясь черезъ пологій и незначительный перевалъ. Тропа отличная. По сторонамъ кустарникъ.

Упомянутыя выше 3 сопки вѣнчаютъ горный массивъ, надвинувшійся къ берегу Амура и прикрывающій мысъ Б. Чхиль съ востока. Склоны массива отчасти поросли ельникомъ. Поверхность каменистая. Высшая изъ сопокъ, въ среднемъ, имѣетъ высоту до 80 саженъ надъ поверхностью Амура. Она оканчивается грудой камней со вставленной вѣхой. Сопка эта является отличнымъ наблюдательнымъ и сигнальнымъ пунктомъ. Съ нея отлично видны: гора Чадбахъ, мысъ Ваккеръ, окружающія высоты, мысы Б. Чхиль, Пронге и Вассе и фарватеръ Амура. Ни одно судно не можетъ пройти незамѣченнымъ отсюда (кромѣ случаевъ тумана). Мино-

*) Рекогносцировка капитана Лебедева. 1908 г.

вавъ упомянутыя три сопки, тропа сначала полого спускается внизъ, а затѣмъ, почти по ровному мѣсту направляется по ясно видимой просѣкѣ къ рыбалкѣ. Первая половина тропы въ хорошемъ состояніи. Попадающіяся мочежины образовались на галькѣ и не топки. По сторонамъ рѣдкій кустарникъ съ валежникомъ.

Дальше тропа, продолжая итти просѣкой, мѣстами пересѣкаетъ довольно топкія мѣста. Затрудняютъ движеніе корни деревьевъ и отчасти валежникъ. По сторонамъ тайга. У самой рыбалки на полотно, проходящее по сырому и топкому мѣсту, навалено щепье.

Просѣку пересѣкаютъ нѣсколько поперечныхъ сопокъ, по которымъ или таскаютъ лѣсъ для надобностей рыбалки, или же ходятъ за ягодами Всѣ онѣ пѣшеходныя, кончаются въ тайгѣ и до Чныррахской просѣки не доходятъ, за исключеніемъ одной, протоптаной вверхъ по ручью Чхиль, очень топкой съ валежникомъ и трудной даже для пѣшеходовъ.

Отъ того мѣста, гдѣ просѣки раздвоились до оконечности мыса Б. Чхиль тропа имѣетъ около 4-хъ верстъ протяженія и вполнѣ доступна для вьючнаго сообщенія.

Почти на всемъ протяженіи тропа имѣетъ характеръ дефиле, лишь мѣстами открытаго. Въ случаѣ наступленія противника по этой тропѣ со стороны Амура, позиціями для задержанія его могутъ служить: открытая часть просѣки въ 1 верстѣ отъ оконечности мыса, гдѣ мѣстность слегка командуетъ надъ впереди лежащей просѣкой, затѣмъ, перевалъ въ долину р. М. Ваккера и, наконецъ, склонъ высоты, находящейся на лѣвомъ берегу р. Малый Ваккеръ, саженяхъ въ 200 къ сѣверо-востоку отъ переправы. Пользуясь означенными позиціями, нужно имѣть въ виду, что по восточному берегу мыса имѣется очень хорошая тропа, по которой эти позиціи легко обходятся съ лѣваго фланга.

МАРШРУТЪ № 5 Б.

Тропа отъ мыса Большой Чхиль къ Чныррахской просѣкѣ по западному берегу мыса.

(*Общее протяженіе 4 версты*) *).

По западному берегу мыса Б. Чхиль, на протяженіи почти 1 версты, проходитъ очень хорошая тропа, доступная даже для колеснаго сообщенія; затрудненіе встрѣтится лишь при переѣздѣ въ бродъ ручья Чхиль, имѣющаго подмытые обрывистые берега; причемъ удобные спуски можно легко и скоро разработать. Далѣе тропа, теряясь въ травѣ, поднимается на высокій берегъ въ западномъ направленіи и выходитъ по старой телефонной просѣкѣ, нынѣ заросшей и едва примѣтной. Начало этой просѣки отыскать тѣмъ болѣе трудно, что въ этомъ мѣстѣ существуетъ много другихъ тропъ, проложенныхъ дровосѣками по разнымъ направленіямъ. Только хорошо знающій мѣстность проводникъ можетъ указать, гдѣ начинается эта просѣка, безъ чего легко сбиться съ пути. Никакихъ слѣдовъ существованія здѣсь просѣки не осталось, лишь мѣстами очень рѣдко попадаются небольшіе осколки отъ изоляторовъ; ни столбовъ, ни кусковъ проволоки, ни изоляторовъ на деревьяхъ не видно.

Съ 3-й версты отъ мыса тропа становится вполнѣ замѣтной, просѣка—отчетливѣе. По пути много валежника. Тропа, все время поднимаясь, идетъ къ косогору среди тайги. Въ двухъ мѣстахъ очень крутые небольшіе подъемы на сопки. Преодолѣвъ послѣдній подъемъ, тропа выходитъ на голую каменистую сопку съ вѣхой и здѣсь соединяется съ Чныррахской просѣкой, идущей съ мыса Озерпахъ.

Отъ оконечности мыса Б. Чхиль до мѣста соединенія просѣкъ, тропа имѣетъ около 4-хъ верстъ протяженія и вполнѣ доступна для вьючнаго движенія.

*) Рекогносцировка капитана Лебедева. 1909 г.

МАРШРУТЪ № 6.

Тропа вдоль самаго берега Амура отъ мыса Чныррахъ до мыса Озерпахъ.

(Общее протяженіе 35 верстъ) *).

Отъ оконечности мыса Чныррахъ тропа, отличнаго качества, идетъ по южному берегу мыса на протяженіи немного болѣе одной версты, затѣмъ поворачиваетъ на востокъ и по галькѣ направляется къ мысу у Ягодной горы. Здѣсь, на протяженіи около 8 верстъ, путь очень трудный. Полоса гальки сплошь покрыта острымъ плитнякомъ. Путь затрудняется нагроможденными обломками скалы. Мѣстами тропа проходитъ подъ обрывистымъ берегомъ между густыми кустами и высокой травой, завалена буреломомъ и огромными камнями. Часто приходится обходить такіе участки прямо по водѣ, гдѣ движеніе нѣсколько легче. Вообще движеніе здѣсь очень трудное, медленное и возможно только въ малую и среднюю воду въ Амурѣ. Въ большую воду полоса гальки заливается и сообщеніе прекращается.

Вдоль мыса у Ягодной горы тропа на протяженіи $^1/_2$ версты становится хорошей, а затѣмъ до мыса М. Чхиль, на протяженіи 2-хъ верстъ, принимаетъ прежній каменистый характеръ. Движеніе затрудняютъ: масса остраго камня, буреломъ, кустовъ и корней валежника.

Вдоль берега мыса М. Чхиль тропа хорошаго качества, а далѣе до мыса Б. Чхиль снова камениста и трудна для движенія, проходя подъ крутыми берегами, мѣстами повыше полосы гальки.

По берегу мыса Б. Чхиль тропа снова становится хорошаго качества. При движеніи можетъ встрѣтиться затрудненіе лишь при переходѣ въ бродъ ручья Чхиль, имѣющаго крутые, подмытые берега.

У южнаго конца основанія мыса Б. Чхиль отдѣляется небольшая тропа въ горы и выходитъ въ долину р. М. Ваккеръ. Далѣе тропа, на протяженіи 2-хъ верстъ—до западной оконечности мыса Ваккера, снова идетъ подъ крутымъ высокимъ берегомъ, по галькѣ, заваленной камнями, мѣстами поднимаясь сажени на 1—3 на косогоръ берега. Движеніе затрудняется камнями.

Вдоль мыса Ваккера тропа на протяженіи 350 саженъ вполнѣ хорошая, идетъ по галькѣ, частью по луговому мѣсту. Крупныхъ камней нѣтъ.

*) Рекогносцировка Генеральнаго Штаба Капитана Климовича. 1909 г.

Центральная В.-Морская Библиотека ВМФ СССР
49304 фс 3920
229863

Движеніе не трудное. Переправа черезъ незначительный ручей М. Ваккера въ бродъ, по галькѣ.

У южной оконечности мыса Ваккеръ тропа идетъ на небольшомъ участкѣ вдоль высокаго скалистаго берега по камнямъ; мѣстами приходится обводить лошадей водою. Путь довольно трудный. Далѣе тропа снова идетъ по низкому берегу по мелкой галькѣ. Движеніе не представляетъ затрудненій, хотя лучше двигаться нѣсколько выше по луговому берегу, гдѣ имѣется вполнѣ торная тропа. Переправа черезъ р. Б. Ваккеръ въ бродъ по бару ниже устья. Баръ мелководный, твердый.

Съ 19-й версты тропа идетъ по низкому берегу и вдоль деревни Чадбахъ до мыса Чадбахъ. Движеніе легкое. У мыса Чадбахъ она проходитъ подъ скалистымъ берегомъ среди камней и далѣе сворачиваетъ въ заливъ Чадбахъ. Здѣсь, на протяженіи одной версты, тропа идетъ подъ берегомъ по галькѣ и илу, мѣстами проходя черезъ кусты; много камня и валежнику. Далѣе вдоль берега движеніе невозможно на протяженіи около одной версты, вслѣдствіе большой топкости берега, образуемаго долиной рѣчки Чадбахъ. На этомъ участкѣ лошадь совершенно проваливается по брюхо на каждомъ шагу. Участокъ этотъ надо обходить тропой, протоптанной между кустами, саженяхъ въ 20—40 отъ берега—сѣвернѣе его. Здѣсь хотя сыро и попадаются болотистыя мѣста, но вьючная лошадь пройти можетъ. Тропа эта выходитъ къ р. Чадбахъ нѣсколько выше устья ея. Переправа черезъ рѣчку въ бродъ. Довольно крутые берега нѣсколько затрудняютъ спускъ лошадей въ воду и выходъ на берегъ. По переправѣ тропа идетъ по болотистому лугу почти до устья. Мѣстами топко. Далѣе отъ устья тропа проходитъ шагахъ въ 30—50 отъ воды вдоль берега, среди кустовъ и рѣдкаго лѣса. Попадаются мѣста болотистыя, но въ общемъ тропа хорошая. Можно двигаться и вдоль самой воды по галькѣ. У самаго мыса Оремивъ тропа круто поворачиваетъ на высокій берегъ. Подъемъ, благодаря обнаженнымъ корнямъ и сырости грунта, скользкій. Находящійся здѣсь утесъ мыса Оремивъ лучше обходить по галькѣ вдоль воды. Далѣе путь идетъ по сильно каменистому участку. Мѣстами приходится взбираться на высокій берегъ, чтобы обойти камни. Отъ лѣсопильнаго завода далѣе тропа становится нѣсколько лучше; но встрѣчаются поваленныя деревья и крупные камни, цѣлыми грудами преграждающіе путь; мѣста эти надо обходить водою. Въ такомъ видѣ тропа идетъ до мыса Тебахъ, за которымъ она проходитъ вдоль залива сначала по галькѣ, а вскорѣ по болотистому лугу, поросшему кустами. Переправа черезъ три ручья—въ бродъ. По мѣрѣ приближенія къ скалистому утесу, не доходя верстъ двухъ до мыса Озерпахъ, тропа становится твердой и хорошей. Вдоль утеса и далѣе до завода у мыса Озерпахъ тропа идетъ подъ берегомъ по галькѣ. Много камня. У завода тропа становится вполнѣ хорошей и соединяется съ разработанной для надобностей завода хорошей дорогой (вьючной), начинающейся вблизи старой плотины.

Все разстояніе отъ мыса Чныррахъ до мыса Озерпахъ около 35 верстъ. Путь этотъ съ вьючными лошадьми при большомъ напряженіи можно пройти въ 3 дня.

МАРШРУТЪ № 7.

Путь отъ г. Николаевска до Гиляцкой деревни Петровскъ (Петровское зимовье) *).

Отъ г. Николаевска путь идетъ почти прямо на сѣверъ и на протяженіи около 3-хъ верстъ до р. Камары пригоденъ для колеснаго сообщенія. Спускъ къ рѣкѣ не крутой. Переправа черезъ р. Камару въ бродъ, глубиною до 3-хъ футъ; дно твердое — галька. Послѣ переправы на правый берегъ путь на протяженіи около 200 шаговъ пролегаетъ по довольно топкому мѣсту, хотя проѣхать можно съ трудомъ и на колесахъ, до корейскихъ огородовъ.

Далѣе путь пролегаетъ вдоль корейскихъ огородовъ мимо фанзъ по косогору праваго берега р. Камары и представляетъ хорошую вьючную тропу. Грунтъ песокъ съ иломъ, мѣстами камни. Миновавъ корейскіе огороды, тропа вступаетъ въ долину р. Камары, по которой идетъ вплоть до начала перевала въ долину р. Малой Иски (Искай). Мѣстами тропа сильно поросла высокою травою и ее съ трудомъ приходится разыскивать. Встрѣчается нѣсколько топкихъ мѣстъ, затрудняющихъ движеніе, но эти мѣста можно обойти. Замедляется движеніе кочками, пнями и корнями деревьевъ. Но двигаться верхомъ и съ вьючными лошадьми вполнѣ возможно.

Подъемъ на перевалъ въ долину р. Малой Иски не крутой и вполнѣ удобенъ для вьючнаго сообщенія, хотя движеніе слегка затрудняется пнями деревьевъ и изрѣдка валежникомъ. Полотно тропы твердое.

Спускъ съ перевала довольно крутой, мѣстами доходитъ до 45° и пролегаетъ по густой тайгѣ. Кромѣ крутизны, движеніе затрудняется обнаженными и скользкими корнями деревьевъ, и для вьючной артиллеріи, или вьючныхъ пулеметовъ будетъ очень утомительное и медленное. Протяженіе спуска съ перевала немного болѣе версты.

По спускѣ съ перевала тропа вступаетъ въ полосу горѣлаго лѣса и часто теряется въ массѣ пней, корней и нагроможденныхъ другъ на друга деревьевъ. Движеніе до крайности затрудняется тѣмъ, что приходится то и дѣло, почти на каждомъ шагу, перелѣзать черезъ поваленныя обгорѣлыя деревья, или подлѣзать подъ нихъ. Чтобы провести лошадь

*) Рекогносцировка Генеральнаго Штаба капитана Климовича. 1908 г.

приходится или искать удобнаго обхода такихъ мѣстъ, или прорубать просѣки.

Въ концѣ горѣлаго лѣса путь въ видѣ еле замѣтной тропы вступаетъ въ долину р. Малой Иски и тянется по правому берегу ея. По пути встрѣчается много незначительныхъ ручьевъ и топкихъ мѣстъ; впрочемъ, верхомъ пройти ихъ вполнѣ возможно, хотя лошадь кое-гдѣ вязнетъ по колѣна. Движеніе затрудняется кочками, высокой травой, въ которой тропа по временамъ совершенно пропадаетъ, и легко сбиться съ пути. Въ такомъ видѣ тропа пролегаетъ до деревяннаго креста въ долинѣ р. М. Иски. Отъ креста тропа проходитъ по косогору праваго берега этой рѣчки почти до самаго устья послѣдней. И на этомъ участкѣ она мѣстами пропадаетъ въ высокой и густой травѣ и ее съ трудомъ приходится разыскивать. Движеніе затрудняется пнями и поваленными деревьями. Верхомъ двигаться немыслимо, но вьючная лошадь съ трудомъ проходитъ.

Не доходя верстъ 5 до зимовья у мѣста сліянія р.р. Большой и Малой Иски, отъ упомянутой тропы вправо въ гору отдѣляется вполнѣ торная тропа, которая ведетъ на безлѣсную сопку верстахъ въ 2-хъ отъ устья р. Иски и побережья Залива Счастья. На этой сопкѣ во время Русско-Японской войны былъ устроенъ наблюдательный пунктъ; съ него виденъ весь Заливъ Счастья и часть Охотскаго моря. Ранѣе здѣсь была устроена телефонная станція, нынѣ упраздненная. На мѣстѣ осталась часть вышки, теперь уже сваленной и небольшой шатеръ подъ сопкой. Отсюда до г. Николаевска ранѣе была проведена телефонная линія, нынѣ пришедшая въ совершенную негодность.

Эта тропа, отдѣлившись отъ пролегающей по правому берегу Малой Иски, проходитъ по косогорамъ четырехъ сопокъ, образуя четыре значительныхъ перевала, по которымъ для телефонной линіи была прорублена просѣка 3—4 саж. шириною. Тропа хорошая и для вьючнаго сообщенія вполнѣ пригодная. Наиболѣе крутой спускъ съ третьяго перевала. Крутизна мѣстами доходитъ до 30°—35°. Спустившись съ этого перевала, тропа пересѣкаетъ незначительный ручей и поднимается на четвертый перевалъ. Переправа черезъ ручей въ бродъ; дно каменистое. Отъ мѣста переправы по правому берегу ручья, отдѣляется еле замѣтная тропа влѣво внизъ по ручью и выходитъ на главную тропу, проложенную по правому берегу р. М. Иски. Движеніе по этой тропѣ затруднительно даже пѣшему, вслѣдствіе непролазной чащи тайги, множества поваленныхъ и сгнившихъ деревьевъ, пней и корней. Вьючная лошадь пройти можетъ, но требуется расчистка тропы. Въ долинѣ этого ручья, истоки котораго начинаются на западныхъ склонахъ высоты 75,7 *), ранѣе была, повидимому, попытка разработки золота, какъ свидѣтельствуютъ находящіяся здѣсь въ трехъ мѣстахъ приспособленія для промывки золота и нынѣ совершенно заброшенныя.

Переправа черезъ р. Искай у устья въ бродъ по бару нѣсколько ниже устья. Глубина брода 4 фута. Дно вязкое вслѣдствіе наноснаго ила. У устья иногда можно встрѣтить гиляковъ на лодкѣ, которые охотно

*) 2-хъ верстная карта окрестностей г. Николаевска.

перевозятъ людей и тяжести на лѣвый берегъ, а лошадей приходится перегонять вплавь. При переправѣ въ бродъ по бару р. Искай необходимо принимать въ расчетъ время прилива и отлива въ Заливѣ Счастья. Лучшее время для переправы 7 — 8 час. утра и 7—8 час. вечера. Кромѣ того, на глубину брода оказываетъ вліяніе встрѣчный теченію р. Искай вѣтеръ.

На лѣвомъ берегу р. Искай у переправы находится небольшой шатеръ для рыбаковъ и лежала въ іюнѣ гиляцкая лодка.

Отъ мѣста переправы до гиляцкаго стойбища Петровскъ тропа пролегаетъ по западному берегу Залива Счастья, низменному и болотистому, покрытому во множествѣ мочежинами и топкими мѣстами. Не доходя версты до стойбища, тропа огибаетъ неширокій, но глубокій ручей, впадающій въ заливъ, и, повернувъ налѣво берегомъ р. Петровки, подходитъ къ Петровску.

На всемъ протяженіи отъ устья р. Искай до стойбища Петровскъ тропа вполнѣ доступна для вьючнаго сообщенія.

Общее протяженіе тропы отъ Николаевска до Петровска (Петровское зимовье)—около 45 верстъ. На всемъ протяженіи тропа допускаетъ возможность вьючнаго сообщенія, хотя есть участки, гдѣ это движеніе очень затруднительно и медленно. Но путь съ вьюками можно пройти въ 3 сутокъ.

МАРШРУТЪ № 8.

Путь отъ селенія Коль (на берегу Охотскаго моря) къ берегу озера Чля *).

Отъ резиденціи Охотской компаніи на озерѣ Чля къ пріиску этой компаніи близъ Бѣлой горы проведена колесная дорога длиной въ 15 верстъ, по которой перевозятся всѣ грузы на пріискъ. Дорога эта, начинаясь отъ пароходной пристани на озерѣ, въ полуверстѣ подымается въ гору, подъемъ не крутой, затѣмъ, верстахъ въ 2-хъ, спускается въ долину (вѣтвь долины р. М. Мыргана) потомъ постепенно вновь подымается и, идя мягкими увалами по склону хребта, подымается въ 9-ти верстахъ отъ резиденціи на перевалъ. Подъемъ на перевалъ очень отлогій. Съ перевала начинается длинный отлогій спускъ, при чемъ дорога изъ сѣверо-сѣверо-восточнаго направленія постепенно переходитъ въ восточное. Верстахъ въ 2-хъ отъ пріиска дорога переходитъ небольшую вершину и отлогимъ спускомъ подходитъ къ пріисковому поселку. Дорога вся въ очень хорошемъ состояніи, почти на всемъ протяженіи вымощена бревнами, только совершенно сухіе участки съ каменистымъ грунтомъ обнажены. По сторонамъ дороги на всемъ протяженіи лѣсъ. Дорога вполнѣ пригодна для движенія всѣхъ родовъ оружія и перевозки войсковыхъ тяжестей. Черезъ ручей недалеко отъ перевала вполнѣ исправный бревенчатый мостъ.

Описанный путь отъ пріиска Охотской компаніи продолжается дальше, но уже не въ видѣ колесной дороги, а тропы, которая, направляясь въ общемъ на востокъ, соединяетъ пріисковый поселокъ съ зимовьемъ у д. Коль. Длина тропы 12 верстъ. Отъ низовья дальше къ морю путей никакихъ нѣтъ, сообщеніе производится на лодкахъ по рѣкѣ.

Отъ пріисковаго поселка тропа спускается въ ручеекъ, образующій начало рѣки Кольчана, затѣмъ подымается въ гору прямо на востокъ. Бродъ мелкій каменистый. Ранѣе черезъ ручей былъ мостъ, но теперь этотъ мостъ совершенно разрушенъ. Первую версту подъема тропа проходитъ по болоту, раньше здѣсь была колесная дорога, такъ какъ и теперь еще существуетъ на этомъ участкѣ разбитая бревенчатая гать. Далѣе тропа сухая. Подъемъ отлогій. Переваливъ вершину съ очень пологими скатами, верстахъ въ двухъ отъ пріиска тропа отлого спускается

*) Полевая поѣздка 1909 г. Отчетъ Генеральнаго Штаба полковника Ярона.

къ верховьямъ двухъ ручейковъ, текущихъ въ Кольчанъ. У перваго изъ нихъ имѣется зимовье. Переходъ черезъ ручьи въ бродъ по камнямъ. Потомъ тропа опять отлого подымается въ гору, идя горѣлымъ лѣсомъ; верстахъ въ трехъ отъ второго ручья огибаетъ плоскую вершину, послѣ чего спускается постепенно къ зимовью у р. Коль.

Тропа на всемъ протяженіи удобна для движенія пѣхоты и вьюковъ. Для того, чтобы превратить ее въ колесную дорогу много труда не требуется. Далѣе къ морю тропы нѣтъ.

Кромѣ этой тропы, отъ зимовья у р. Коль къ пріиску Кольчану и далѣе имѣется другая тропа вдоль рѣчки Кольчанъ, которая проходитъ почти на всемъ протяженіи по густой травѣ по болоту. Тропа трудно проходима даже для одиночныхъ людей. Она имѣетъ значеніе, какъ обходный путь къ пріиску Охотской компаніи, поэтому, въ случаѣ открытія военныхъ дѣйствій, за ней должно быть установлено наблюденіе. Длина тропы отъ зимовья на р. Коль до нижняго стана пріисковъ около 18 верстъ.

МАРШРУТЪ № 9.

Путь отъ с. Богородскаго до мыса Лазарева *).

1. Конная тропа отъ с. Богородскаго до мыса Лазарева длиною 84 версты. Направленіе тропы до рѣчки Черной (Киселевки)—на востокъ, отъ р. Черной отклоняется къ югу-востоку.

2. Грунтъ тропы: на протяженіи около 35 верстъ глинистый съ камнемъ, только въ вершинѣ рѣчки Кензы, западный и восточный скаты перевала (водораздѣльнаго хребта)—черноземъ, подверженный вліянію погоды: тропа послѣ дождя дѣлается вязкою, трудною для движенія, какъ кавалеріи, такъ и пѣхоты.

Долина р. Тымы (Амгунской)—шириною 1/2 версты—представляетъ собой болото глубиною 1—2 фут., трудно проходимое, особенно въ дождливое время. Восточнѣе рѣки Тымы увалъ съ глинистымъ грунтомъ мало поддающійся дѣйствію атмосферныхъ осадковъ, благодаря крутости скатовъ. Далѣе на востокъ тропа проходитъ по болотистому грунту, глубина болота 1—1 1/2 фут.; послѣ дождя движеніе здѣсь дѣлается весьма труднымъ, почти невозможнымъ. По сторонамъ тропы двигаться нельзя: тропа проходитъ по просѣкѣ (телеграфн. линія), при вырубкѣ которой деревья, преимущественно хвойныя (лиственица и пихта), сваливали въ разныхъ направленіяхъ, что образовало могучую непроходимую засѣку. Далѣе тянется тундровое болото (марь „Оленьи рога"), движеніе здѣсь сопряжено съ сильнымъ трудомъ; только въ очень сухое время можно двигаться безпрепятственно пѣхотѣ, кавалеріи и горной артиллеріи на вьюкахъ; въ дождливое же время необходимо снимать вьюки и проводить лошадей въ поводу. Не доходя рѣчки Чомъ, увалъ съ глинистымъ грунтомъ (перемѣшанъ съ камнемъ), дѣйствію погоды подвергается мало. Долина рѣчки Чомъ—тундровое болото, глубиною 1—2 фут., весьма трудное для движенія; здѣсь тропа уклоняется отъ прежняго направленія на сѣверъ вдоль лѣваго берега р. Чомъ на 2 версты и, пройдя рѣчку, выходитъ на увалъ, имѣющій суглинистый грунтъ, далѣе выходитъ (на юго-востокъ) на просѣку. Къ р. Черной (Киселевка) тропа, пересѣкая увалы, дѣлается трудно проходимой только при переходѣ ключей, вдоль которыхъ тянутся болота шириною 20—50 саженъ. Долина р. Черной (Киселевки), шириною 300—400 саженъ болотистая, глубина болота—1/2—1 футъ. Во время дождя движеніе затруднительное: необходимо развьючиваніе лошадей и переноска вьюковъ должна совершаться на людяхъ. Далѣе, на

*) Рекогносцировка хорунжаго Шереметьева. 1906 г.

юго-востокъ тропа проходитъ по возвышенности, имѣющей твердый грунтъ, мало подверженный дѣйствію погоды. Отъ рѣчки № 2 тянется почти сплошное болото, только на возвышенныхъ мѣстахъ встрѣчается болѣе крѣпкій грунтъ, дающій свободное движеніе. Не доходя 1½ версты до мыса Ухтомскаго, тянется тундровое болото, пересѣкаемое рѣчками, берега коихъ черноземные, очень топкіе и топь увеличивается въ ненастную погоду, дѣлая движеніе почти невозможнымъ. Не доходя мыса Лазарева верстъ на 8, тропа проходитъ по песчаному грунту, перемѣшанному съ мелкимъ камнемъ, здѣсь движеніе свободное во всякое время. Южная сторона мыса Лазарева—тундровое болото на 1½ вер., глубина болота ½—1 футъ.

3. Болѣе трудныя по проходимости мѣста: а) Восточный и Западный скаты водораздѣльнаго хребта—по своей крутизнѣ 30—35°. Далѣе по долинѣ рѣчки № 2 (между оврагами этого хребта), имѣющей грунтъ тучный черноземъ, малѣйшій дождь дѣлаетъ долину топкой на 1—2 фута. Затѣмъ на протяженіи 2—3 верстъ этою долиною свалившіяся въ разныхъ направленіяхъ деревья сильно затрудняютъ движеніе, дѣлая долину труднопроходимой. Въ настоящее время движеніе для какого-либо отряда, имѣющаго конскій составъ, возможно только въ томъ случаѣ, когда будетъ выслана впередъ рабочая команда не менѣе какъ въ 10 человѣкъ, вооруженныхъ пилами и топорами для прорубки просѣки. Обойти это мѣсто возможно: не спускаясь съ хребта, пройти по нему на 1 версту сѣвернѣе и итти по восточному отрогу до Монастырской горы, гдѣ проходитъ просѣка телеграфной линіи, что и дѣлается ремонтерами телеграфной линіи гиляками-охотниками; они проѣзжаютъ зимою на собакахъ по восточному отрогу (здѣсь замѣтна зимняя тропа).

б) Долина рѣчки Тымы (Амгунской) ½ версты шириною—топкое болото; обхода нѣтъ. Необходима осушка—проведеніе канавъ по сторонамъ дороги и если не постройка гати, то по крайней мѣрѣ устройство настилки изъ имѣющагося подручнаго лѣса.

в) Восточнѣе р. Тымы на протяженіи 2—3 верстъ тропа проходитъ по болотистому грунту, глубина болота 1—1½ фут., а во время дождя и болѣе. Движеніе съ вьючными лошадьми очень трудное и рискованное, такъ какъ трудность движенія усугубляется выдавшимися надъ поверхностью корнями срубленныхъ деревьевъ, которые изрѣзали ее въ разныхъ направленіяхъ, и промежутки между корнями представляютъ изъ себя ловушки для ногъ лошадей. Почти на каждомъ шагу лошадь проваливается, попадая ногами между корнями; приходится все время опасаться лишиться лошади изъ-за перелома ноги. Здѣсь только возможно движеніе на лошадяхъ мѣстной породы, привыкшихъ къ преодолѣванію подобныхъ трудностей и притомъ спокойныхъ (не горячихъ).

г) Долина р. Чома—тундровое, глубокое болото. Необходимо проведеніе канавъ—осушка. По лѣвому берегу необходимо устроить гать, или настилку изъ подручнаго матеріала. Подобное болото и на р. Черной (Киселевкѣ).

д) Отъ рѣчки № 2, на протяженіи 15 верстъ, все время приходится встрѣчать препятствія на тундровомъ болотѣ и около каждаго незначительнаго ручья, гдѣ имѣются топи, шириною около 20—50 саженъ; на

всѣхъ этихъ ручьяхъ необходима постройка мостовъ, длиною 3—4 саж. съ проведеніемъ къ нимъ гатей, или устройство настилки изъ лѣса. (Главное затрудненіе при постройкѣ гати то, что матеріалъ для этого, кромѣ лѣса, возможно достать лишь съ берега Татарскаго пролива).

Въ 2 верстахъ отъ р. Черной (Киселевки) возможно двигаться верстъ 20 берегомъ Татарскаго пролива, что дастъ возможность миновать болото и топи на рѣчкахъ.

4) Подъемы и спуски: а) восточный и западный скаты водораздѣльнаго хребта около 2-хъ верстъ, имѣютъ крутизну 30—35°, что представляетъ сильное препятствіе для движенія всѣхъ родовъ оружія, въ особенности же въ дождливое время; приходится развьючивать лошадей и вьюки переносить на себѣ. Восточный скатъ возможно миновать, если провести тропу по восточному отрогу на Монастырскую гору (указано выше).

б) Восточный скатъ Монастырской горы къ р. Тымы, длиною 150 саж., крутизна ската 25—30°.

в) Подъемъ на увалъ, что восточнѣе р. Тымы, 400 саженъ длиною, крутизна ската 15—20°.

г) Подъемъ и спускъ къ р. Чомъ, длиною 1½ вер., крутизна скатовъ 10—15°.

д) Къ р. Черной (Киселевкѣ) подъемъ и спускъ съ крутизною скатовъ 10—14°.

е) Восточнѣе р. Черной подъемъ отъ пролива къ просѣкѣ 150 шаг., крутизна ската 25°.

5) Мостовъ на всемъ протяженіи тропы нѣтъ, только у нѣкоторыхъ ручейковъ и рѣчекъ набросаны деревья въ видѣ настилки, но въ настоящее время подобное улучшеніе наоборотъ—ухудшаетъ путь, ибо ноги лошадей проваливаются между деревьями.

6) Рѣки, ручьи, пересѣкаемые тропою:

а) р. Безумка, шириною 3 саж., глубина 2½—3 фут., послѣ дождя глубина увеличивается свыше 1 фут.; дно твердое, каменистое; скорость теченія около 8 фут. въ секунду; берега низкіе, твердые; въ бродъ свободно проходима;

б) р. Тыма (Амгунская), 3½ саж. шириною, глубина 3—3½ фут.; увеличивается послѣ дождя; дно твердое, каменистое; берега низкіе, топкіе, скорость теченія 6—7 фут.; въ бродъ проходима;

в) р. Чомъ, 4—8 саж. шириною, глубина 4—6 фут. и до сажени послѣ дождя; дно твердое, каменистое, скорость теченія 5—6 фут. Въ бродъ проходима для кавалеріи въ 2 верстахъ ниже (сѣвернѣе) просѣки;

г) р. Черная (Киселевка), шириною 3½ саж.; глубина 5—8 фут., во время прилива и отлива глубина измѣняется фута на 3—4; дно твердое; берега обрывистые и топкіе;

д) р. № 2, шириною 2½ саж., глубина 3—4 фут., во время дождя до 5 фут.; топкое дно, берега низкіе и болотистые;

е) р. № 3, 2½—3 саж. шириною, глубина 2½—3 фута, послѣ дождя до 4 фут.; дно топкое; берега низкіе и топкіе—болотистые; скорость теченія 5—6 футъ.

Во всѣхъ рѣчкахъ вода годится для питья.

7) Пересѣкаемыхъ тропою путей нѣтъ, нѣтъ и параллельныхъ. Только мѣстами около рѣчекъ встрѣчаются охотничьи зимнія тропы.

8) На всемъ пути имѣется только одно гиляцкое населеніе на рѣкѣ Чомъ (4 семьи) и то временное, ибо гиляки уѣзжаютъ на рыбный промыселъ къ Татарскому проливу. Ни фуража, ни провіанта въ этомъ селеніи нѣтъ; имѣется лишь запасъ вяленой рыбы-кэты.

Осенью запасъ рыбы доходитъ до 500 пудовъ.

МАРШРУТЪ № 10.

Путь отъ с. Маріинска черезъ озеро Кади къ мысу Чихачеву *).

Отъ села Маріинскъ—дорога идетъ сначала на востокъ, а затѣмъ на сѣверо-востокъ—по телеграфной просѣкѣ; грунтъ хорошій, удобенъ для парныхъ повозокъ. На 7-й верстѣ встрѣчается маленькое болото, протяженіемъ 50—70 саженъ. Далѣе дорога поворачиваетъ на востокъ и черезъ двѣ версты снова на сѣверо-востокъ параллельно берегу Амура. Въ этомъ направленіи дорога имѣетъ холмистый характеръ и вполнѣ удобна для вьючныхъ лошадей и двуколокъ, но мало пригодна для парныхъ повозокъ, благодаря чащѣ и узкости пути; дорога постепенно переходитъ въ тропу; Въ сѣдловинахъ, въ большинствѣ случаевъ, есть маленькія болотца и дождевая вода. На 18-й верстѣ слѣды дороги и тропы почти исчезаютъ. телеграфная линія идетъ отъ Амура въ разстояніи 7—8 верстъ къ востоку; тутъ же встрѣчается „Первая рѣчка“ съ крутыми берегами, шириною въ малую воду 2—3 аршина, въ большую же—2—3 саж., глубиною около 1 саж. и больше. Далѣе тропа на протяженіи 3—4 верстъ идетъ по болоту труднопроходимому для пѣшеходовъ и совершенно непроходима для двуколокъ и повозокъ. На 20-й верстѣ находится заливъ (Амурскій), неглубокій съ твердыми берегами, который можно легко обойти и, пройдя мелкими кустарниками, выйти къ зимней почтовой станціи „Пульса“. Отъ ст. Пульса телеграфная линія идетъ по обрывистому берегу Амура.

Слѣдовать въ этомъ направленіи довольно трудно, такъ какъ характеръ мѣстности—кочковатое, не кошенное поле со многими озерами и болотцами въ падяхъ; также встрѣчаются заросшія ямы, наполненныя дождевой водой. На 1-й верстѣ Амуръ поворачиваетъ на сѣверъ, а прямо на востокъ течетъ Первая Кадійская протока, по берегу которой и тянется линія телеграфа. Протока вполнѣ пригодна для движенія по ней баржъ и пароходовъ. Ширина ея—60—100 саженъ, глубина уже въ самую малую воду болѣе 5 футъ. Въ большую же воду глубина доходитъ до 3-хъ саженъ и больше. Берега протоки каменисты, заросли кустарникомъ и тальникомъ, грунтъ дна твердый. На юго-востокъ отъ протоки открывается „Большая озерная падь“ протяженіемъ 8—10 верстъ. Тропы и дороги нѣтъ. Двигаться по берегу протоки удобно для вьюковъ, но несравненно лучше взять южнѣе, обходя всѣ озера и двигаться по склону сопокъ, ибо въ первомъ случаѣ приходится переходить черезъ рѣчки и озера. За 1½ версты до

*) Рекогносцировка поручика Афанасьева. 1906 г.

сліяній протоки съ озеромъ Кади, находится заливъ съ высокимъ заросшимъ берегомъ, довольно глубокій; телеграфная линія перекинута у русла, гдѣ глубина доходитъ до 2-хъ саженъ, почему приходится подняться къ верховью, гдѣ и переходитъ черезъ сравнительно узкую и вязкую рѣчку. Затѣмъ, мѣстность становится гораздо суше.

Путь слѣдованія проходитъ у основанія сопки, а потомъ параллельно рукаву, соединяющему „Большое утиное озеро“ или „Кабу“ съ озеромъ Кади. Берега рукава, заросшіе травой, кочковатые и немного топкіе. Ноги лошадей проваливаются почти по колѣно. Дно рукава хорошее, каменистое, глубина аршина 1½, ширина 20—30 сажень. Въ большую воду шире и глубже, почему и приходится выбрать нижній, южный путь, не имѣющій топей и бродовъ. Слѣдованіе по берегу озера Кади удобное и въ большую и малую воду,—берегъ озера песчаный также какъ и дно; у самаго берега слѣдовать нельзя, благодаря топи, почему приходится держаться выше. Въ озеро впадаетъ масса рѣчекъ, проходимыхъ только у русла, въ верховьяхъ же и въ срединѣ сильныя заросли, берега топки и встрѣчаются ямы, наполненныя водой. Ширина озера доходитъ до 10-ти верстъ, глубина въ самую малую воду больше 8 футъ, длина около 25 верстъ. Озеро это очень богато рыбой (сигъ, кета, осетръ, сазанъ и др.). Показанныя на картѣ (10 верстъ въ дюймѣ) штаба Пріамурскаго отъ рѣчки, впадающей въ озеро Кади, просѣка и дорога, ведущія по рѣчкѣ Каданъ къ морю, въ дѣйствительности ведутъ черезъ „Сопку съ горѣлымъ лѣсомъ“ къ озеру „Верхнее Кизи“. Съ „Горѣлой сопки“ открывается на югъ большое болото (марь), обходомъ котораго можно выйти къ истокамъ рѣчки „Сиговая“, впадающей въ озеро „Верхнее Кизи“.

Сѣверный берегъ озера Кади въ смыслѣ движенія значительно уступаетъ южному, такъ какъ, кромѣ болотъ въ падяхъ, встрѣчается валежникъ и много мелкихъ рѣчекъ.

Движеніе отъ озера Кади къ морю значительно труднѣе. Держаться направленія рѣчки Када и имѣть ее въ виду невозможно, такъ какъ приходится уклоняться въ сторону на 7—8 верстъ въ тайгу, благодаря обширнымъ моховымъ весьма топкимъ болотамъ, совершенно непроходимымъ для вьюковъ и очень трудно проходимымъ для пѣшеходовъ. Въ началѣ отъ озера къ р. Пауровнѣ особенно трудно пройти, благодаря мелкому кустарнику на болотѣ съ рѣчкой, имѣющей очень много водяныхъ ямъ и глубиною до 2-хъ аршинъ. Наконецъ, всѣ рѣчки, впадающія въ рѣку Каду проходимы исключительно въ верховьяхъ. Пройдя около 6—7 верстъ отъ впаденія рѣки Кады въ озеро, путь выходитъ къ стойбищу Тунгузскихъ охотниковъ. Отъ этого стойбища нужно итти черезъ болото (малая марь) около 4-хъ верстъ, держась все время востока, ибо западнѣе очень сильная топь; перейдя рѣку Пауровну, путь выходитъ къ сопкѣ того-же названія, причемъ въ лѣсу есть слѣды просѣки и просѣка протяженіемъ 2½ версты. Просѣка эта служитъ для волока гиляцкихъ лодокъ и построена ими для сокращенія пути, при слѣдованіи къ морю осенью и зимой. Далѣе нужно слѣдовать черезъ рѣчки и сопки одного и того-же названія, какъ то: Батама, Далапанъ (названія рѣчекъ и сопокъ гиляцкія и тунгузскія оставлены безъ измѣненія, для легкости оріентированія). Послѣ склона сопки Далапанъ начинается большое моховое болото

(кочковатое), такъ называемое „большая марь“, очень трудно проходимое, обходъ же его почти невозможенъ, такъ какъ придется очень долго кружить, что безъ проводника немыслимо; да и не всякій проводникъ возмется обходить его, въ виду того, что здѣсь очень легко, переваливъ „хребетъ“, выйти не къ Чихачеву мысу, а къ мысу „Сущева“, лежащему значительно южнѣе.

Топь большого болота касается даже склона горы „Хребетъ“. По этой горѣ, какъ и по предыдущимъ сопкамъ, двигаться затруднительно, въ виду большого валежника, доходящаго до 1½—2 аршинъ, а потому приходится очень часто возвращаться и выбирать обходъ, придерживаясь въ этомъ случаѣ долины рѣки Кады. Переваливъ „хребетъ“, движеніе улучшается: очень мало болотистыхъ пространствъ, берега рѣчки Чихачева каменисты; рѣчка эта горнаго характера, быстрая, мелкая, каменистая и чистая; маленькія топи встрѣчаются лишь при сліяніи съ притоками. По самому дну рѣчки двигаться нельзя, такъ какъ она почти вся до самаго моря завалена валежникомъ и деревьями. Пройдя по ущелью этой рѣчки около 9 верстъ, путь приводитъ къ Татарскому проливу.

Направо отъ рѣки Чихачева, на высокой скалѣ виднѣется маякъ, составленный изъ большихъ камней и имѣющій видъ буквы Ч, что и служитъ доказательствомъ достиженія соотвѣтственной бухты и мыса. Маякъ этотъ не освѣщается. Самая бухта очень мелководна и мало пригодна для дессанта, тѣмъ болѣе, что дальнѣйшее движеніе войскъ къ оз. Кади весьма затруднительно. Размѣры бухты ясно видны изъ карты: ширина около 10 верстъ и глубина около 5 верстъ. Движеніе по берегу, который очень скалистъ и обрывистъ, тоже невозможно, даже во время отлива, какъ въ направленіи къ мысу „Сущева“—на югъ, точно также къ мысу „Средній“—на сѣверъ. На сколько затруднительно вообще движеніе отъ с. Маріинска до мыса Чихачева можно судить потому, что все это разстояніе около 120 верстъ было пройдено съ 12-го іюля по 27-е іюля 1906 года, имѣя всего двѣ дневки.

МАРШРУТЪ № 11.

Путь Маріинскъ—Станокъ—оз. Кизи—Бухта Де-Кастри.

85 верстъ *).

(Карта окрестностей Маріинска 3 в. въ д.).

Путь отъ Маріинска въ Де-Кастри представляетъ собою тропу, мѣстами годную даже для колеснаго движенія, мѣстами же не вездѣ доступную и для всадника.

Отъ Маріинска до гиляцкой деревни Перма тропа проходитъ сначала по берегу Амура, затѣмъ, берегомъ озера Н.-Кизи. У самаго Маріинска приходится переѣзжать на лодкѣ небольшой проливъ, соединяющій Амуръ съ Маріинскимъ озеромъ. Шириною проливъ этотъ саженъ 10, не очень глубокъ и въ бродъ не проходимъ. Устройство моста черезъ него затрудненій не встрѣтитъ. Берегъ, по которому проходитъ тропа, твердъ; въ малую воду колесное движеніе вполнѣ возможно, въ большую—эта часть берега заливается водою, движеніе тогда возможно только на вьюкахъ.

Отъ д. Пермы тропа идетъ по заливному лугу, грунтъ довольно твердый и колесное движеніе возможно. Вблизи д. Перма (къ востоку отъ нея) приходится переѣзжать двѣ болотистыхъ рѣчки, черезъ первую изъ нихъ устроенъ мостъ, на второй моста нѣтъ, но его легко устроить. Въ большую воду тропа заливается водой. Въ $3^1/_2$ верстахъ отъ д. Перма тропа пропадаетъ, необходимо переходить въ бродъ небольшой заливъ озера Кизи (саженъ 100), дно брода довольно твердое, движеніе совершается безпрепятственно, хотя полевая артиллерія врядъ ли пройдетъ. За заливомъ тропа появляется вновь и идетъ дальше опять по самому берегу озера Кизи. Характеръ тропы прежній. Въ мѣстѣ впаденія въ озеро Кизи рѣчки Перебоевки приходится итти въ бродъ по бару, который въ малую воду обнажается, а въ большую не выше 4 футъ.

Верстахъ въ 15 отъ Маріинска берегъ озера становится каменистымъ; тропа вплоть до перешейка (отъ Перебоевки до перешейка около 35 вер.) вполнѣ проходима, колесное движеніе трудно, но возможно. На этомъ

*) Рекогносцировка Генеральнаго Штаба капитана Дьяконова. 1908 г.

участкѣ тропу пересѣкаетъ много маленькихъ рѣчекъ, черезъ которыя устроены мостики. Нѣкоторые изъ этихъ мостиковъ развалились, но починка ихъ легка и они скоро могутъ быть возстановлены.

Восточнѣе перешейка, вѣрнѣе пролива, соединяющаго Верхнее и Нижнее Кизи, по сѣверному берегу озера Верхняго Кизи тропы нѣтъ, она переходитъ на южный берегъ, но для того, чтобы на нее попасть, необходимо переправиться черезъ указанный выше проливъ. Ширина пролива около 350 саженъ, глубина въ малую воду до 4 футъ, но въ бродъ не проходимъ вслѣдствіе вязкости дна. Мѣстные жители переправляютъ лошадей черезъ проливъ вплавь, грузы перевозятъ на лодкахъ. Для переправы значительныхъ тяжестей необходимо устройство парома. Участокъ тропы по южную сторону озера Верхняго Кизи отъ пролива (перешейка) до Станка, протяженіемъ около 13 вер., проходитъ сплошь по болоту, мѣстами выгаченному; но теперь гать испорчена, лощади то и дѣло проваливаются. Раньше этотъ участокъ былъ доступенъ для движенія повозокъ, въ настоящемъ же видѣ даже вьючное движеніе крайне трудно. Три болотистыхъ рѣчки, пересѣкающихъ тропу на этомъ участкѣ, еще болѣе затрудняютъ движеніе. Несмотря, однако, на все это, дорогу здѣсь можно въ довольно короткій срокъ исправить, возобновивъ изъ подручнаго матеріала гати и окопавъ канавами.

Участокъ Станокъ—Де-Кастри (26 верстъ). Дорога Станокъ—озеро Верхнее Кизи—бухта Де-Кастри по своему характеру и проходимости можетъ быть раздѣлена на двѣ равныя части. Первыя 13 верстъ дорога проходитъ по болоту, почти сплошь покрытому водой. На всемъ пространствѣ этомъ устроены гати съ цѣлью приспособить дорогу для колеснаго движенія. Въ настоящемъ видѣ дорога эта не только для колеснаго, но и для вьючнаго движенія мало пригодна, такъ какъ гать и мостики черезъ пересѣкающіе дорогу ручьи сломаны и лощади проваливаются въ воду.

На 10-й верстѣ отъ Станка дорогу пересѣкаетъ оврагъ, по дну котораго настланъ мостъ, длиною около 30 саженъ. Спускъ и подъемъ довольно круты, но не велики, грунтъ глинистый.

Вторая половина пути проходитъ по болѣе возвышенному мѣсту; дорога и въ настоящемъ ея видѣ пригодна для колеснаго движенія. Съ половины дороги (14-ая верста) начинается подъемъ на склонѣ горы «Старухи»; подъемъ этотъ тянется версты на $2^1/_2$, очень пологъ, спускъ такой же; на 18-й верстѣ идетъ вновь подъемъ, также отлогій, равно какъ и спускъ съ этой возвышенности; дальше дорога, постепенно понижаясь, подходитъ къ посту Александровскому въ бухтѣ Де-Кастри. Послѣднія пять верстъ дорога идетъ по берегу залива Де-Кастри. Грунтъ глинистый.

Почти на всемъ протяженіи путь Станокъ—Де-Кастри проходитъ по густому хвойному лѣсу, только при выходѣ дороги къ морю лѣсъ рѣдѣетъ. На участкѣ же вдоль морского берега лѣсъ частью выгорѣлъ.

Въ настоящемъ ея видѣ дорога отъ озера Кизи къ заливу Де-Кастри годна для движенія, собственно говоря, только въ южной ея половинѣ. Но, если привести въ порядокъ нынѣ изломанные гати и мосты, движеніе будетъ вездѣ удобно для повозокъ. Приведеніе же въ надлежащій видъ гатей и мостовъ хотя и составляетъ довольно сложную ра-

боту, но сильно облегчается наличностью въ изобиліи подручнаго матеріала.

Ширина дороги допускаетъ движеніе (на годномъ участкѣ) только въ одну повозку; движеніе по сторонамъ дороги невозможно. Противникъ, исправивъ дорогу на участкѣ Станокъ—бухта Де-Кастри, можетъ по ней переправлять всевозможные грузы къ озеру Кизи, дальше же, пользуясь мелкими судами и плотами, спускать ихъ по озеру.

МАРШРУТЪ № 11[А].

Тропа отъ Станка на оз. Кизи до бухты Таба.

(Около 25 верстъ) *).

Первыя отъ Станка 4½ версты тропа идетъ по очень топкому болоту низовьевъ рѣчки Дульди. Въ сухое время рѣчка эта близъ устья проходима въ бродъ, въ дождливое же время бродъ у устья закрывается и приходится рѣчку Дульди переходить выше. Движеніе, даже вьючное, крайне трудно, лошади сильно увязаютъ и выбиваются изъ силъ. Далѣе версты на три тропа идетъ снова по болоту берега р. Таба (Табанъ по мѣстному произношенію). Берегъ этотъ покрытъ сначала рѣдкимъ лѣсомъ; тайга проходитъ отъ него въ 1—1½ верстахъ. Затѣмъ, тропа вступаетъ въ густую дѣвственную тайгу, доступную движенію только по одиночкѣ; масса корней и частыя мочежины очень затрудняютъ движеніе. Такой характеръ тропа носитъ на протяженіи верстъ 11-ти. Далѣе путь проходитъ по моховому болоту, движеніе по которому еле возможно версты на 2½. На всемъ указанномъ протяженіи тропа почти не отклоняется отъ лѣваго берега р. Таба. Затѣмъ, снова вступаетъ въ лѣсъ; въ этомъ мѣстѣ построенъ гиляками маленькій шалашъ. По лѣсу тропа становится суше; характеръ ея тотъ же, что на предыдущемъ лѣсистомъ участкѣ. Въ трехъ съ половиною верстахъ отъ шалаша тропа встрѣчаетъ просѣку, по которой идетъ волокъ; по этому волоку гиляки перетаскиваютъ свои лодки изъ р. Таба въ море и обратно. Волокъ постепенно подымается версты на 2; затѣмъ идетъ спускъ къ морю (бухта Таба). Подъемъ почти не замѣтенъ, спускъ (1 верста) нѣсколько круче. По волоку возможно движеніе даже на колесахъ въ одну подводу.

Движеніе по указанной тропѣ затруднительно даже для одиночныхъ людей.

По рѣкѣ Таба, ширина которой колеблется отъ 3-хъ до 10 саж., движеніе возможно на самыхъ легкихъ и мелкосидящихъ лодкахъ. Движеніе это, однако, далеко не безпрепятственно. Множество перекатовъ заставляетъ тащить часто лодки на лошадяхъ; то и дѣло попадающіяся свалившіяся въ рѣку деревья тоже сильно затрудняютъ движеніе.

*) Полевыя поѣздки штаба Приамурскаго военнаго округа 1908 и 1909 гг.

МАРШРУТЪ № 12.

Путь отъ залива Де-Кастри къ с. Софійскъ (60 вер.) *).

Отъ п. Александровскаго проведена широкая (до 10 с.) просѣка на сел. Софійскъ, протяженіемъ около 60-ти верстъ, съ телеграфной линіей и тропой. Отъ поста до перевала просѣка идетъ вдоль лѣваго берега р. Соменъ по склону горъ. На этомъ участкѣ грунтъ тропы достаточно твердый; слегка болотистыя мѣста встрѣчаются лишь въ лощинахъ. Лѣсъ по сторонамъ просѣки большею частью горѣлый, рѣдкій, благодаря чему открывается довольно обширный кругозоръ. Верстахъ въ 6-ти отъ перевала начинается постепенный подъемъ и просѣка, до сихъ поръ рѣдко измѣнявшая направленіе, начинаетъ извиваться, а лѣсъ становится все гуще и гуще. Съ перевала открывается обширный кругозоръ на западъ. Видна прямая линія просѣки и на горизонтѣ—воды Амура. Спускъ съ перевала значительно короче и круче подъема. Отсюда просѣка съ тропой идетъ вдоль долины р. Пеи, по склонамъ горъ ея лѣваго берега. Характеръ тропы мѣняется къ худшему вслѣдствіе болотистаго грунта. Тѣмъ не менѣе, движеніе по тропѣ доступно для вьючныхъ лошадей. Только съ того мѣста, гдѣ просѣка спускается съ послѣдней горы въ низину (недалеко отъ горы Рѣдколѣсной), начинается самый неудобный, трудно-проходимый участокъ тропы. Отъ послѣдней горы до долины р. Ай, почти на 5 верстъ, тянется моховое болото. Послѣ дождей здѣсь затруднительно движеніе даже для пѣшихъ людей. Воткнутый въ землю колъ достигаетъ твердаго грунта на одномъ аршинѣ глубины. Саженъ на 200 передъ долиной р. Ай моховое болото кончается и грунтъ становится твердымъ. На восточномъ берегу долины отъ тропы отдѣляется на сѣверъ телеграфная линія съ тропой, длиною въ 4 версты, ведущей къ телеграфной станціи, помѣщающейся вблизи озера Кизи, невдалекѣ отъ гиляцкой деревни Новая-Комаровка. Долина праваго берега р. Ай съ твердымъ грунтомъ. Рѣка Ай, тамъ, гдѣ ее пересѣкаетъ просѣка, шириною до 15 саженъ; глубина мѣстами до 1 сажени. На лѣвомъ берегу расположены гиляцкія лѣтнія постройки. Сюда гиляки пріѣзжаютъ на лѣтнюю рыбную ловлю. Немного далѣе за этими постройками начинается снова болото, непроходимое для лошадей и трудно-проходимое для пѣшеходовъ. Оно тянется версты на двѣ, до подошвы Ягодной горы. Отъ этой послѣдней тропа вновь идетъ склонами горъ. Мѣстами встрѣчаются

*) Маршрутная съемка 1905 года военныхъ топографовъ капитановъ Гаврилова и Зарринга.

болотистые участки, не представляющіе, однако, препятствія даже для вьючныхъ лошадей. Въ 7 верстахъ на западъ отъ р. Ай находится перекрестокъ съ телеграфной линіей Хабаровскъ-Николаевскъ, которая сворачиваетъ отсюда на сѣверъ. Въ $3^{1/2}$ вер. на западъ отъ перекрестка тропа пересѣкается глубокой (болѣе сажени) рѣкой, заваленной въ устьѣ настиломъ изъ бревенъ, замѣняющихъ мостъ. Длина этого настила около 10 саженъ. Онъ удобенъ для пѣшеходовъ, но не для коней. Отсюда, вплоть до сел. Софійска, тропа идетъ вдоль рукава Амура, въ густой тайгѣ, по достаточно твердому грунту.

Находящаяся на Софійской тропѣ Ягодная гора можетъ послужить хорошей позиціей.

Отъ разсмотрѣнной просѣки, отъ оконечности Сомонской бухты, отходитъ къ югу тропа, ведущая къ маяку на мысѣ Клостеръ-кампъ; тропа пролегаетъ по просѣкѣ около 6 саж. ширины. Грунтъ тропы на горахъ каменистый, а въ падяхъ (черезъ рр. Мокрую, Арбатскую, Соменъ)—болотистый. Благодаря множеству пней, движеніе по тропѣ затруднительно. Просѣка проведена для телефона, соединяющаго маякъ съ постомъ. Протяженіе ея около 14 верстъ. Отъ устья р, Арбатской тропа развѣтвляется: одна вѣтвь тянется просѣкой, а другая — берегомъ бухты. Кромѣ того, отъ просѣки отходятъ къ югу двѣ тропы: одна по лѣвому берегу р. Мокрой, а другая по правому берегу р. Арбатской.

Мысъ Клостеръ-кампъ представляетъ собою выдвинувшуюся въ море скалу 45-ти-саж. высоты. На вершинѣ ея помѣщается каменное зданіе съ маячной башней. Въ зданіи просторная квартира для смотрителя и команды матросовъ. При зданіи имѣются каменныя службы и баня; недалеко отъ построекъ—колодезь. Проточная прѣсная вода находится лишь въ пяти верстахъ отъ маяка, въ р. Мокрой. Передъ зданіемъ маяка, на восточной площадкѣ—съ обрывистыми скалистыми берегами, стоитъ старый деревянный сарай, а восточнѣе его — сигнальный колоколъ подъ навѣсомъ, два мѣдныхъ единорога и сигнальная мачта.

МАРШРУТЪ № 12[А].

Старая Инженерная дорога отъ с. Софійска до долины рѣки Яй (Ай) *).

(23 версты).

Отъ Софійска, на протяженіи 12 верстъ, дорога довольно хорошо расчищена, и по ней возможно движеніе даже полевой артиллеріи и колеснаго обоза въ колоннѣ въ одно орудіе или въ одну повозку. Нигдѣ нѣтъ крутыхъ подъемовъ и спусковъ. Только мостики черезъ ручьи и водосливныя канавки пришли отъ ветхости въ совершенную негодность и требуютъ капитальнаго ремонта. Лѣсъ имѣется подъ рукой. Въ концѣ 12-й версты находится еле замѣтная тропинка, выходящая на телеграфную просѣку. Мѣсто, откуда начинается тропинка, называется «Таскинъ воротъ».

Далѣе колесный путь исчезаетъ. Дорога густо поросла молодымъ лѣсомъ, по которому вьется небольшая тропинка еще версты на 4. До этого мѣста вьючныя лошади могутъ итти вполнѣ свободно. Мостики совершенно негодные.

Съ начала 17-й версты тропа вовсе исчезаетъ. Канавки по сторонамъ дороги видны, но полотно до такой степени заросло лѣсомъ и кустами, что вьючная лошадь не вездѣ можетъ двигаться. Приходится почти на каждомъ шагу дѣлать просѣку, или сворачивать въ сторону отъ дороги. Движеніе по сторонамъ дороги, вслѣдствіе тайги, очень затруднительно; кочки, глубокій мохъ, пни, сваленные полусгнившіе стволы деревьевъ, частые провалы отъ сгнившихъ корней—все это дѣлаетъ движеніе медленнымъ и утомительнымъ. Каждую секунду приходится опасаться, что лошади могутъ сломать себѣ ноги. Безопаснѣе, ходя медленнѣе, двигаться полотномъ дороги, дѣлая просѣку. Встрѣчающіеся мостики и здѣсь пришли въ совершенную негодность. Въ такомъ видѣ путь идетъ до долины р. Ай, обходя верстахъ въ $3^1/_2$ съ юга Ягодную гору. По выходѣ въ эту долину, хотя просѣка еще замѣтна, но канавокъ уже нѣтъ. Болото становится довольно топкимъ, хотя крѣпкая, привычная мѣстная лошадь или быкъ могутъ еще пройти до р. Ай безъ особыхъ затрудненій.

---

*) Дорога эта была разработана въ 1869 г. инженернымъ вѣдомствомъ, откуда и получила свое названіе. Нынѣ, отъ времени, она пришла въ совершенный упадокъ. Рекогносцировка Ген. Штаба Капитана Климовича, 1908 г.

Чтобы отъ конца дорожной просѣки попасть на Ягодную гору или телеграфную просѣку необходимо свернуть круто влѣво (на сѣверъ по компасу) и двигаться вдоль опушки лѣса, растущаго у подножья этой горы, вплоть до линіи телеграфа.

Бивачныхъ мѣстъ для войскъ на всемъ протяженіи дороги почти нѣтъ, вслѣдствіе сплошной тайги по сторонамъ ея. Вода во всѣхъ ручьяхъ очень хорошая, но ручьи, особенно въ концѣ дороги, попадаются очень рѣдко. Приходится пользоваться водой изъ лужъ на болотѣ, или въ лѣсу. Хорошая и въ изобиліи трава попадается только у ручьевъ. Сухостойнаго лѣса вездѣ достаточно.

Въ общемъ, дорогу до болота въ долинѣ р. Ай можно пройти съ экспедиціей небольшого состава въ 2 дня. Но дорогу легко привести въ состояніе, допускающее колесное движеніе. Полотно дороги вездѣ отличное, сухое и ровное. Необходимо вырубить только молодой лѣсъ и кустарникъ, выросшіе на полотнѣ и сдѣлать новые мосты. Въ три дня одна рота пѣхоты при взводѣ саперъ приведетъ всю дорогу до болота въ исправный видъ. Нынѣ же можно двигаться только вьюкомъ и то съ большими затрудненіями.

МАРШРУТЪ № 13.

Сильбинская просѣка *).

На 9-й верстѣ отъ тропы п. Александровскій—Станокъ (маршрутъ № 11) къ сѣверо-западу отдѣляется просѣка къ устью р. Сильбы, причемъ начало ея едва замѣтно. Ширина просѣки на всемъ протяженіи не болѣе 20 шаговъ, проведена черезъ густую непроходимую тайгу. Первыя три версты тропа идетъ прямо на западъ, затѣмъ, съ 10 версты, поворачиваетъ къ сѣверо-западу и на 17,5 верстѣ подходитъ къ озеру Кизи, въ полуверстѣ южнѣе устья р. Сильбы. Всѣ три участка проведены безъ малѣйшихъ изгибовъ по прямымъ линіямъ. Первыя 10 верстъ идутъ по склонамъ горы Старухи и прилегающихъ къ ней сопокъ; грунтъ твердый, во многихъ мѣстахъ каменистый; ручьевъ и заболоченій нѣтъ. Съ 10-й версты, вплоть до 17-й, просѣка идетъ по долинѣ р. Сильбы сплошь по болотамъ, пересѣкая въ трехъ мѣстахъ р. Сильбу и ея протоки, въ общемъ шириной отъ 20 до 40 шаговъ. Глубина болота около $^3/_4$ аршина. Опредѣлить рельефъ мѣстности по сторонамъ просѣки невозможно, такъ какъ просѣка проложена черезъ густую непроходимую тайгу. Просѣка проводилась въ 1896 году капитаномъ Домбровскимъ и съ тѣхъ поръ была заброшена. Въ настоящее время она сплошъ заросла молоднякомъ, кустами и травой и загорожена буреломомъ почти на каждомъ шагу. Трудность движенія по просѣкѣ такова, что на каждую версту приходилось употреблять не менѣе часу; движеніе на лошади совершенно невозможно. Рѣка Сильба въ устьѣ представляетъ рядъ отдѣльныхъ протокъ, въ общемъ шириной до $^1/_2$ версты; берега сильно заболочены; глубина рѣки около 1—$1^1/_2$ арш.; теченіе быстрое. Отъ стараго времени на просѣкѣ остались уже сгнившія гати и остатки мостовъ и на 1-й и 15-й вер. срубы небольшихъ избушекъ. Достоинство этой тропы заключается въ томъ, что она проходитъ на всемъ протяженіи сплошь по ровному мѣсту безъ малѣйшихъ подъемовъ, сокращая разстояніе между Де-Кастри и Маріинскомъ приблизительно на 20 верстъ. Устройство гатей, при незначительной глубинѣ болотъ, проведеніе водопроводныхъ канавъ, расширеніе просѣки, хотя бы до двухъ саженъ, не представитъ большихъ трудовъ и затратъ и тогда получится прекрасная дорога, во много разъ лучшая, чѣмъ, напримѣръ, участокъ тропы отъ горы Старухи до Озернаго Станка.

*) Рекогносцировка капитана Полторацкаго.

МАРШРУТЪ № 14.

Описаніе р.р. Хуюлъ (Хойль) и Муты и долинъ этихъ рѣкъ *).

Рѣка Хуюлъ, до своего сліянія съ рѣкой Муты, на протяженіи 18—20 верстъ, имѣетъ направленіе съ юга на сѣверъ, течетъ въ широкой долинѣ, правый берегъ которой образуетъ болото Муты, а лѣвый—рядъ сопокъ, лежащихъ въ 3—5 верстахъ западнѣе ея; сопки покрыты тайгой, а у подошвы ихъ разстилается болотистая полоса, покрытая кочками, высокой травой и зарослью изъ ивы и черемухи. Движеніе по этой тайгѣ для пѣшаго человѣка трудно, но вполнѣ возможно. Болото Муты имѣетъ форму круга около 30 верстъ въ діаметрѣ, покрыто мхомъ и мелкими озерами, совершенно открытое, не имѣетъ даже кустарника. Въ сухое время болото проходимо для пѣшаго человѣка; наиболѣе топкія мѣста лежатъ вблизи озеръ. Болото Муты лежитъ на водораздѣлѣ рѣкъ, текущихъ въ океанъ и на западъ въ р. Амуръ; такъ: по сѣверной его окрайнѣ протекаетъ рѣка Муты, впадающая въ Хуюлъ, а у верховьевъ Муты беретъ свое начало рѣка Аласу, впадающая въ Татарскій проливъ. Такимъ образомъ, болото является высшей точкой при перевалѣ изъ долины Хуюла къ Татарскому проливу и къ мысу Хой (по долинѣ рѣки Аласу). Рѣка Хуюлъ, до сліянія съ рѣкой Муты имѣетъ до 10—12 саж. ширины и до 2 футъ глубины, дно каменистое; теченіе настолько быстрое, что движеніе противъ воды на лодкѣ возможно лишь въ малую воду, подпираясь кольями.

Рѣка Муты, глубиною до 5 футъ, имѣетъ много перекатовъ, теченіе тихое, дно хрящеватое, русло крайне извилистое, наиболѣе глубокій южный рукавъ, но онъ очень узокъ (около 1 сажени) и неудобенъ для плаванія, хотя гиляки плаваютъ на лодкахъ и по нему. Берега рѣки покрыты кочками и поросли травой выше роста человѣка, мѣстами покрыты густою зарослью изъ ивы, черемухи и пр. Движеніе на лодкѣ возможно до горъ Легли. Горы Легли командуютъ всею окружающею мѣстностью, имѣютъ голыя, каменистыя вершины со склонами, прикрытыми тайгой. Между горами Легли и горами Муты возможно пройти къ верховьямъ рѣки Дуй.

Рѣка Хуюлъ—отъ впаденія рѣки Муты до горы Дело-гуло—имѣетъ ширину 20—22 сажени, глубина въ среднемъ до $1^{1}/_{2}$ футовъ, теченіе быстрое, дно каменистое, встрѣчается много отдѣльныхъ большихъ под-

*) Составлено причисленнымъ къ Генеральному Штабу капитаномъ Бѣловскимъ.

водныхъ и торчащихъ изъ воды камней. Правый берегъ долины образуетъ горы Муты и горы Дело-гуло, которыя подходятъ къ рѣкѣ вплотную, а между ними лежитъ моховое болото, служащее зимнимъ путемъ въ долину р. Дуй. Горы Муты, непосредственно обращенныя къ рѣкѣ Хуюлъ, покрыты рѣдкимъ березовымъ лѣсомъ, каменисты и круты, хотя вьючная батарея взойдетъ въ любомъ направленіи; на сѣверо-востокъ отъ рѣки, горы представляютъ рядъ сопокъ, покрытыхъ тайгой. Горы Дело-гуло усѣяны обломками сѣровато-бѣлаго камня, вершины по большей части въ облакахъ, по склонамъ тайга; горы круты и трудны для подъема со стороны рѣки даже для пѣшаго человѣка. Съ лѣвой стороны въ Хуюлъ впадаетъ рѣка Конге, текущая въ болотистой долинѣ. Глубина рѣчки около 1 фут., дно хрящеватое, ширина 1—2 саж., теченіе быстрое. Весь лѣвый берегъ р. Хуюла покрытъ зарослью изъ ивы, тополя, черемухи, кочковатъ, болотистъ, труденъ для движенія, имѣетъ прекрасную траву выше роста человѣка.

Отъ горы Дело-гуло до г. Альбо теченіе рѣки Хуюлъ становится быстрѣе, ширина и глубина рѣки остаются тѣ же. Правый берегъ гористъ, горы подходятъ непосредственно къ рѣкѣ, круты, покрыты камнями и тайгой. Вдоль лѣваго берега идетъ моховое болото Хуюлъ, по которому зимой гиляки и промышленники проѣзжаютъ въ верховья р. Хуюла, а оттуда переваливаютъ въ долину р. Тумнина. Болото проходимо лѣтомъ для пѣшихъ людей. Впадающія слѣва рѣчки Неренку и Сындунге протекаютъ въ болотистыхъ долинахъ, имѣютъ быстрое теченіе, глубина незначительна, хотя по Сындуге возможно подняться на нѣсколько верстъ вверхъ по теченію въ очень маленькой олгорочкѣ (долбленая изъ дерева маленькая гиляцкая лодочка, поднимающая одного человѣка). Горный хребетъ Альбо имѣетъ сѣверо-восточное направленіе, склоны къ рѣкѣ представляютъ совершенно ровный скатъ до 40° крутизны, покрытый повалившимся и частью стоящимъ горѣлымъ лѣсомъ. Вершины горъ представляютъ голыя каменистыя сопки; далѣе отъ рѣки склоны горъ поросли густымъ лиственнымъ лѣсомъ, надъ которымъ возвышаются стволы нѣкогда сгорѣвшаго хвойнаго лѣса.

Отъ горъ Альбо до впаденія въ рѣку Яй оба берега Хуюла болотисты, кочковаты, непосредственно у рѣки покрыты густою порослью изъ ивы, черемухи и др.; много прекрасной травы. Русло рѣки разбивается на массу рукавовъ, теченіе становится очень быстрымъ, дно рѣки, усыпанное хрящемъ, представляетъ рядъ невысокихъ пороговъ, расположенныхъ въ 200—300 саж. одинъ отъ другого, глубина рѣки мѣняется,—лодку приходится иногда протаскивать на рукахъ, по причинѣ мелководья, а въ другихъ мѣстахъ не хватаетъ 1½-саженнаго кола. Острова покрыты густою зарослью и травой. Рѣчка Хольдя (Хольдя—значитъ рѣка, текущая по берегу и имѣющая черную воду), впадающая съ правой стороны, течетъ въ низкой болотистой долинѣ, подходя своими верховьями къ верховьямъ р. Дуй; рѣка является однимъ изъ направленій удобныхъ въ зимнее время для прохожденія изъ р. Дуй въ долину Хуюла и обратно; лѣтомъ движеніе трудно даже для пѣшаго человѣка. Гора Яинда круто обрывается къ рѣкѣ, покрыта тайгой; по горамъ вдоль берега, съ трудомъ можно пройти пѣшему человѣку.

Въ итогѣ, долины р.р. Хуюла и Муты лѣтомъ могутъ служить путемъ для небольшого пѣхотнаго отряда, при чемъ продовольствіе возможно подвозить на лодкахъ по названнымъ рѣчкамъ. Горная батарея при условіи перевоза вьюковъ на лодкахъ, можетъ пройти, лишь медленно передвигаясь, при широкомъ содѣйствіи саперъ. Зимой направленіе р. Дуй—рѣка Хольдя—р. Хуюль—р. Яй представляютъ удобный путь къ Софійску; при чемъ продовольствіе можетъ быть заранѣе заготовлено въ устьѣ р. Дуй, въ которой японцы, по показаніямъ гиляковъ, ловятъ ежегодно горбушу и кету, приходя туда въ количествѣ 2—3 судовъ.

МАРШРУТЪ № 15.

Описаніе рѣки Яй (Ай) и ея долины—отъ селенія Пули до Старой Комаровки.

Рѣка Яй (Ай) течетъ въ болотистой долинѣ, правый берегъ которой составляетъ Хельдская гряда (у гиляковъ эта гряда названія не имѣетъ), которая у селенія Пули непосредственно подходитъ къ рѣкѣ. Горы гряды обрывисты, трудны для движенія даже пѣшему человѣку, вершины голы, скаты покрыты тайгой. У подошвы горъ разстилается моховое болото, сопровождающее все теченіе рѣки Яй (Ай) до телеграфной просѣки, широкой полосой—мѣстами до 10—12 верстъ (восточнѣе селенія Видядянпу). Проходимость болота возрастаетъ къ рѣкѣ Яй, вдоль праваго берега которой были проведены три лошади до селенія Пули; на лошадяхъ были вьюки до 3 пуд. каждый. Непосредственно у береговъ р. Яй, за исключеніемъ 2—3-хъ верстъ южнѣе селенія Видядянпу проходитъ узкая сухая полоса, но движеніе по ней очень затруднительно, благодаря густой заросли изъ ивы, черемухи, шиповника и др.; иногда нѣтъ возможности даже пѣшему человѣку продвинуться впередъ, не вырубая лѣса, кромѣ того, движеніе затрудняется ямами, вымытыми во время разливовъ рѣки, и густой травой, иногда выше роста человѣка. Въ виду этихъ свойствъ береговой полосы движеніе болѣе удобно по моховому болоту тамъ, гдѣ оно проходимо. У сѣверной подошвы Хельдской гряды протекаетъ рѣчка до 1½ сажени ширины, глубиной по поясъ человѣку; дно илистое, но подъ иломъ хрящъ, поэтому возможно проходить ее въ бродъ. При своемъ впаденіи въ рѣку Яй, рѣчка разбивается на мелкіе болотистые протоки, иногда съ крутыми обрывистыми берегами, поэтому вблизи р. Яй она трудно проходима. Восточнѣе селенія Хаунды-дидянпу, между селеніемъ и горою Тонте, протекаетъ рѣчка до 2—3 фут. ширины, 2—3 фут. глубины; теченіе тихое, дно хрящеватое; берега ея поросли непролазной чащей. Сопка Тонте покрыта обломками камней и тайгой; между сопкой и рѣкой Яй болото проходимо по серединѣ, но безъ проводника движеніе опасно, потому что вправо и влѣво идутъ топи.

Лѣвый берегъ долины рѣки Яй составляетъ горная группа Чіули и группа сопокъ у Ягодной горы; между этими возвышенностями и рѣкой тянется непрерывная болотистая полоса, покрытая кочками, мхомъ и рѣдкими деревьями. Болото, труднопроходимое вообще, мѣстами допускаетъ движеніе даже съ вьюками. Вдоль телеграфной просѣки проходитъ тропа, для пѣшаго человѣка вполнѣ проходимая, благодаря настланнымъ

вдоль нея бревнамъ (по одному, по два въ рядъ), но около бревенъ почва не выдерживаетъ даже пѣшаго человѣка, по этому движеніе съ лошадьми вдоль тропы не возможно.

Горы Чіули лежатъ въ 8—10 верстахъ отъ лѣваго берега р. Яй; съ рѣки видны двѣ главныя вершины, голыя, каменистыя; склоны горъ на $^3/_4$ высоты поросли тайгой; горы на столько высоки, что снѣгъ долго лежитъ и лѣтомъ. У подошвы горъ Чіули берутъ свое начало рѣчки Дальчу и Падямалъ; первая изъ нихъ при устьѣ до 10 саж. ширины и до 2 фут. глубины, теченіе быстрое, дно хрящеватое, берега покрыты густою порослью.

Инженерная дорога, которая когда-то прокладывалась отъ Софійска къ Де-Кастри, войдя въ болотистую долину р. Яй, сливается съ болотомъ, потому что для поднятія ея надъ уровнемъ болота не сдѣлано ничего и направленіе полотна лишь замѣтно потому, что вдоль его направленія вырублены деревья. Ширина рѣки Яй отъ селенія Пули до Старой Комаровки колеблется отъ 25 до 30 саженъ, глубина до сѣверной оконечности острова Монго въ среднемъ около 2 футъ, но сѣвернѣе острова на протяженіи версты глубина достигаетъ 10—12 фут.; у Старой Комаровки вновь становится мелко и рѣка доступна въ бродъ. Рѣка Яй на всемъ своемъ протяженіи развѣтвляется на рукава, причемъ два самые длинные изъ нихъ образуютъ островъ Монго. Плаваніе на лодкахъ производится по рукаву Нумни. Теченіе рѣки быстрое, дно каменистое, берега отъ 1 до 4 аршинъ, торфянисты, обрывисты; много каменныхъ отмелей; бродовъ много; вода—прозрачная, пріятная для питья.

Селенія на рѣкѣ имѣются только гиляцкія; изъ нихъ Пули (5 юртъ) обитаемо лѣтомъ и зимой, прочія же обитаемы лишь во время хода сельди въ іюнѣ и августѣ. При устьѣ р. Яй расположено гиляцкое селеніе Педа, тоже обитаемое зимой.

Тропъ и дорогъ вдоль рѣки Яй нѣтъ.

МАРШРУТЪ № 16.

Путь отъ резиденціи Маркевича на пріискъ Кайгачанъ.

(Общее протяженіе 37 верстъ) *).

Отъ резиденціи Маркевича на пріискъ Кайгачанъ проложена колесная дорога, шириною въ 5—6 шаговъ; грунтъ почти на всемъ протяженіи песчано-каменистый. Исключеніе составляетъ участокъ между 4-й и 5-й верстами, гдѣ дорога слѣдуетъ по болотистому участку на протяженіи $^1/_2$ версты.

На 23-й верстѣ перевалъ съ подъемомъ въ 1 версту и спускомъ въ $1^1/_2$ версты при $1^1/_2$ саженяхъ ширины, требующій примѣненія тормазовъ.

По сторонамъ отъ дороги на всемъ протяженіи лѣсъ, большею частью горѣлый, съ молоднякомъ. Дѣвственный лѣсъ сохранился лишь на протяженіи 1-й версты передъ переваломъ и 2 версты послѣ него.

Движеніе по сторонамъ не возможно, въ виду громаднаго количества валежника (буреломъ и стволы сгорѣвшихъ деревьевъ).

Дорога пересѣкаетъ рѣки: Херпучи и Кайгачанъ, шириною въ 7—8 шаговъ, глубиною 1 аршинъ; черезъ нихъ имѣются мосты изъ накатника, положеннаго (неприкрѣпленнаго) на бревна, перекинутыя черезъ рѣку.

Какъ эти мосты, такъ и мосты черезъ другіе рѣчки и ручьи совершенно не пригодны для прохода артиллеріи и обозовъ. Матеріалъ для ихъ исправленія или, вѣрнѣе, для постройки новыхъ имѣется вездѣ подъ руками.

Удобныхъ позицій нѣтъ, такъ какъ вездѣ обстрѣлъ и обзоръ закрыты лѣсомъ. При условіи расчистки обстрѣла высоты, расположенныя къ сѣверо-востоку отъ пріиска Херпучи, представляютъ позицію силою на полкъ—фронтомъ на югъ.

Подступы къ обоимъ флангамъ закрытые. Опорнымъ пунктомъ, силою на одну роту, является высота лѣваго фланга надъ поворотомъ дороги.

Биваки силою на бригаду имѣются на пріискахъ Херпучи и Кайгачанъ. Воду для питья въ достаточномъ количествѣ можно получить изъ ручьевъ, впадающихъ въ р.р. Херпучи и Кайгачанъ, для водопоя—въ названныхъ рѣкахъ (вода въ нихъ очень мутная и для питья не пригодна).

Дрова имѣются въ изобиліи. Фуража нѣтъ.

---

*) Рекогносцировка Капитана Новикова, 1909 г.

Позиція на Ягодной горѣ*).

Въ случаѣ, если бы нашему противнику, наступающему со стороны залива Де-Кастри, удалось достигнуть болотистой долины рѣки Яй, то для удержанія его отъ дальнѣйшаго наступленія къ с. Софійскъ можно воспользоваться позиціей на Ягодной горѣ.

Гора эта находится въ 18 верстахъ отъ с. Софійска и въ 6 верстахъ отъ р. Яй. Сѣвернымъ своимъ склономъ она перехватываетъ кратчайшій и удобнѣйшій путь отъ залива Де-Кастри въ с. Софійскъ, пролегающій по телеграфной просѣкѣ между этими пунктами. Ягодная гора, имѣя протяженія на юго-западъ около 4-хъ верстъ, состоитъ изъ 5-ти отдѣльныхъ сопокъ, расположенныхъ на общемъ высокомъ основаніи. Высота сопокъ отъ сѣвера на юго-западъ постепенно увеличивается. Наивысшая точка горы находится на самой южной сопкѣ.

Склоны горъ очень крутые и достигаютъ въ среднемъ до 45°, причемъ западный склонъ круче, нежели восточный. Ширина всей горы въ среднемъ около $2^{1}/_{2}$ верстъ. Въ тылу горы, въ одной верстѣ отъ линіи сопокъ, находится узкая (около 150 саженъ), болотистая и кочковатая лощина, по которой протекаетъ на сѣверъ незначительный ручей. Еще западнѣе этого ручья возвышаются сопки, командующія надъ Ягодной горой. Въ $2^{1}/_{2}$ верстахъ на сѣверъ отъ горы находится озеро Кизи. Съ юга гора ограничивается глубокой лощиной, къ которой еще южнѣе примыкаетъ небольшая сопка. Вся поверхность Ягодной горы, равно и мѣстность по сторонамъ покрыты густой тайгой, и только вершины сопокъ поросли рѣдкимъ молодымъ лѣсомъ и кустарникомъ. Такой же лѣсъ растетъ и у подошвы горы. Почва на горѣ каменистая, мѣстами сплошной камень; у подошвы—торфъ съ пескомъ и глиной. На сѣверномъ склонѣ горы отъ телеграфной просѣки, между телеграфными столбами 28 и 29, отдѣляется небольшая тропа, которая проходитъ по западной сторонѣ сопокъ и въ $^{1}/_{2}$ верстѣ отъ послѣдней сопки пропадаетъ. По тропѣ можно провести и вьючную лошадь. Въ $3^{1}/_{2}$ верстахъ къ югу отъ Ягодной горы проходитъ Старая Инженерная дорога, проложенная еще въ 1869 г. для прогона скота изъ с. Софійскъ на о. Сахалинъ черезъ Де-Кастри. Въ настоящее время дорога эта совершенно заросла лѣсомъ, и двигаться по ней съ вьюками чрезвычайно трудно: къ востоку отъ Ягодной горы находится очень топкое торфяное болото, шириною около 4-хъ верстъ, образующее долину р. Яй. Степень непроходимости этого болота возрастаетъ по направленію съ юга на сѣверъ. Если провести условно прямую линію отъ самой южной сопки Ягодной горы до Старой Комаровки, то къ сѣверу отъ этой линіи останется наименѣе проходимый участокъ бо-

*) Рекогносцировка Генеральнаго Штаба Капитана Климовича, 1908 г.

лота. По этому участку даже пѣшкомъ, особенно послѣ обильныхъ или продолжительныхъ дождей, двигаться затруднительно: проваливаешься мѣстами выше колѣна. Чтобы избѣжать этого, приходится извилисто обходить тропу, проложенную вдоль телеграфной линіи, по кочкамъ. Столь трудно проходимая болотистая полоса тянется около 2 верстъ. Пройти эту полосу не только съ вьючнымъ конемъ, но даже провести неосѣдланную лошадь невозможно. Случаи провода вьючныхъ лошадей были, но только въ очень сухое лѣто и при этомъ въ низкую воду въ озерѣ Кизи и р. Яй. Болѣе доступное мѣсто болота на этомъ участкѣ находится ближе къ берегу озера Кизи. Но и здѣсь переходъ затрудняется переправой черезъ устье р. Яй, непроходимой въ этомъ мѣстѣ въ бродъ, и нѣсколькими рукавами протекающаго здѣсь ручья.

На Ягодной горѣ вовсе нѣтъ воды, и за таковой приходится спускаться съ лощину къ ручью, протекающему въ тылу горы.

Сообразно топографическимъ условіямъ, позиція на Ягодной горѣ обладаетъ слѣдующими тактическими свойствами:

1) Имѣя протяженіе по фронту до 3 верстъ, позиція можетъ быть использована отрядомъ въ 1 дивизію съ бригадой полевой артиллеріи. При занятіи ея меньшимъ отрядомъ потребуется солидная подготовка позиціи въ фортификаціонномъ отношеніи. Если же занять только сѣверныя сопки позиціи незначительнымъ отрядомъ (примѣрно: 1 баталіонъ пѣхоты, 1 горная батарея и 2 пулемета), то на южномъ участкѣ позиціи останутся командующія сопки, съ которыхъ фланкируется вся позиція къ сѣверу. Занявъ эти сопки, противникъ очень скоро заставитъ насъ очистить позицію.

2) Отрядъ, предназначенный для занятія позиціи, долженъ состоять изъ пѣхоты, горной артиллеріи и пулеметовъ. Кавалерія потребуется въ незначительномъ количествѣ главнымъ образомъ для ординарческой службы. Развѣдку цѣлесообразнѣе вести исключительно съ помощью охотничьихъ командъ.

3) Для службы связи, благодаря обилію сопокъ, очень удобно пользоваться геліографомъ и семафорной сигнализаціей.

4) Позиція узка въ глубину (до 1 версты).

5) Обзоръ и обстрѣлъ имѣетъ самый дальній; однако ближній обстрѣлъ стѣсняется крутизной склоновъ Ягодной годы и густой тайгой, ихъ покрывающей.

Для достиженія ближняго обстрѣла передъ фронтомъ и на флангахъ потребуется очистка горы отъ лѣса на очень значительномъ протяженіи (около 8-ми квадратныхъ верстъ).

6) Крутизна скатовъ горы благопріятствуетъ устройству ярусной ея обороны въ 2 и болѣе яруса.

7) Съ фронта позиція почти неприступна, вслѣдствіе лежащаго впереди ея почти непроходимаго Яйскаго болота и крутизны горы.

8) Лѣвый флангъ позиціи, примыкая къ топкому болоту и озеру Кизи, доступенъ только для пѣшаго отряда. Кромѣ того, доступъ къ нему съ востока отлично обстрѣливается съ горы.

9) Подступъ къ правому флангу позиціи болѣе удобенъ, такъ какъ съ этой стороны возможно наступленіе вьючнаго отряда. Но зато атака

этого фланга болѣе затруднительна вслѣдствіе значительной высоты южной сопки и крутизны горы съ юга.

10) Сообщеніе вдоль фронта позиціи не представляетъ никакихъ затрудненій, если расчистить отъ рѣдкаго лѣса. Но сообщеніе съ тыломъ позиціи и поддержка изъ глубины въ значительной степени затрудняется крутизной западнаго склона горы и густой тайгой.

11) Подвозъ боевыхъ, продовольственныхъ и санитарныхъ средствъ на позицію возможенъ только вьючнымъ порядкомъ и то съ большими затрудненіями.

12) Переходъ въ наступленіе возможенъ только послѣ очистки восточныхъ склоновъ горы отъ тайги и только до Яйскаго болота.

Въ общемъ, позиція на Ягодной горѣ можетъ быть использована для задержанія противника, наступающаго со стороны залива Де-Кастри, но только при соотвѣтствующей подготовкѣ ея въ инженерномъ отношеніи; особенно важно вырубить лѣсъ и устроить дороги. Выгоды позиціи значительно умаляются отсутствіемъ хорошихъ дорогъ для сообщенія съ с. Софійскомъ. Имѣется только вдоль телеграфной линіи небольшая тропа, мѣстами трудно проходимая даже для вьючныхъ лошадей, особенно въ дождливое время. Кромѣ того, тропа эта отходитъ на западъ отъ лѣваго фланга позиціи и, въ случаѣ захвата этого фланга противникомъ, весь отрядъ, обороняющій позицію, можетъ быть отрѣзанъ отъ Софійска.

Во избѣжаніе подобнаго случая желательно инженерную дорогу, проходящую въ $3^{1}/_{2}$ верстахъ къ югу отъ праваго фланга позиціи, расчистить для колеснаго сообщенія и разработать отъ нея вѣтку къ Ягодной горѣ.

Въ заключеніе нужно упомянуть, что наступательная операція противника къ Ягодной горѣ и вообще къ с. Софійскъ значительно облегчается въ зимнее время, когда Яйское болото замерзаетъ и становится проходимымъ во всѣхъ направленіяхъ.

Береговая позиція у с. Софійска *).

Высоты, прилегающія къ с. Софійску съ юга, юго-запада и запада, образуютъ Джайскую горную группу и расположены въ видѣ треугольника, вершина котораго находится на сопкѣ А, основаніе же обращено къ Амуру и къ Шишиловской протокѣ. Группа эта состоитъ изъ 6-ти горныхъ массивовъ, связанныхъ между собою сѣдловинами. Наивысшая точка находится на сопкѣ А, командующей надъ всей окружающей ее мѣстностью. Къ сѣверо-востоку отъ этой сопки, въ $1^1/_2$ верстахъ отъ нея, расположенъ горный массивъ, увѣнчанный 8-ю отдѣльными сопками, изъ которыхъ сопка Б наивысшая, уступающая по своей высотѣ только сопкѣ А. Сопка А до сопки Б образуетъ южный фронтъ позиціи. Западный фронтъ образуется сопками А, Г, Д, Е и Ж. Протяженіе южнаго фронта, считая отъ сопки А до сопки Б, около $3^1/_2$ верстъ; протяженіе западнаго фронта, считая отъ сопки А до сопки Ж, около $3^1/_2$ верстъ. Общее протяженіе фронта всей позиціи около 7 вер. Разстояніе сопокъ отъ фарватера р. Амура: А — 5 в., Б — 4 версты, В — 4 версты, Ж — $1^1/_2$ версты. Всѣ сопки очень круты; подъемъ на нихъ трудный и медленный даже для пѣшаго, а верхомъ почти невозможенъ. На нѣкоторыя сопки ведутъ значительныя тропы, которыя сильно поросли травою, завалены буреломомъ, и найти ихъ не легко. Всѣ сопки покрыты лѣсомъ. По склонамъ горъ лѣсъ крупнѣе, у подножій—мельче, но гуще. Вершины сопокъ почти обнажены отъ лѣса; на нихъ растетъ рѣдкій кустарникъ. Почва на сопкахъ каменистая, состоящая изъ мелкаго плитняка, покрытаго мохомъ. Мѣстами встрѣчается сплошной камень. Воды на сопкахъ вовсе нѣтъ, и только кое-гдѣ попадаются небольшіе водобѣги по ложбинамъ (подушкамъ) склоновъ горъ. Наивысшая точка, гдѣ имѣется вода очень хорошаго качества, находится у сѣдловины между сопками А и Б, въ верховьяхъ ручья Джай, впадающаго въ Амуръ у Софійска.

Наибольшій обзоръ и обстрѣлъ открывается съ сопокъ южнаго фронта позиціи. Отсюда видна мѣстность передъ фронтомъ и флангами позиціи верстъ на 25—30.

Къ югу кругозоръ нѣсколько ограничивается горной группой Чіули и рядомъ сопокъ, простирающихся на востокъ. Тѣмъ не менѣе, мѣстность къ югу, по направленію къ горѣ Чіули, видна верстъ на 8—10, а по направленію къ Ягодной горѣ—верстъ на 15. Дальній артиллерійскій обстрѣлъ отличный; ближній же обстрѣлъ нѣсколько стѣсняется кру-

*) Рекогносцировка Генеральнаго Штаба капитана Климовича.

тизной сопокъ, вслѣдствіе чего образуется много мертвыхъ пространствъ, а также густой тайгой. Для лучшаго артиллерійскаго, равно какъ и для ружейнаго, обстрѣла необходимо вырубить очень значительное пространство тайги. Въ общемъ съ южнаго фронта позиціи, представляется возможнымъ обстрѣливать изъ орудій крупнаго калибра (6 и 10 д.д.) впереди лежащій участокъ Амура вверхъ и внизъ по теченію, прилегающіе протоки, острова и лѣвый берегъ Амура на дальній орудійный выстрѣлъ.

Нѣсколько меньшій, но также отличный обстрѣлъ, открывается и съ западнаго фронта позиціи.

Выгоды обзора и обстрѣла въ значительной степени парализуются тѣмъ обстоятельствомъ, что въ ненастные дни болѣе возвышенныя сопки всей Джайской горной группы покрываются непроницаемыми для глаза облаками.

Мѣстность впереди позиціи, заключающаяся между обоими фронтами, пологимъ склономъ съ плоской лощиной, прилегающей ближе къ западному фронту, версты на 2—3 спускается къ р. Амуру и Шишиловской протокѣ. Въ низовьяхъ этой лощины при впаденіи въ Амуръ ручья Джай, находится с. Софійскъ.

Впередилежащіе острова и противоположный (лѣвый берегъ) Амура—низменные луговые. Берега поросли небольшимъ, но очень густымъ тальникомъ. Острова, и въ особенности лѣвый берегъ Амура, изрѣзаны по всѣмъ направленіямъ неширокими, но нерѣдко очень длинными протоками, покрытыми небольшими озерами и мочежинами. Луга большею частью мокрые, мѣстами болотистые и кочковатые.

Прилегающая къ Софійску Шишиловская, или горная протока въ среднюю воду судоходна для пароходовъ, имѣющихъ осадку до 3 футовъ, а въ большую—для имѣющихъ и большую.

По этой протокѣ можно сообщаться съ Маріинскомъ. Ширина ея подъ Софійскомъ около 100 саж.

Ширина р. Амура у Софійска немного болѣе $1^1/_2$ верстъ, фарватеръ проходитъ близко къ правому берегу. Ширина фарватера около 300 саж., глубина отъ 7 до 9 саж. Пароходы могутъ свободно приставать къ Софійску.

Къ правому флангу позиціи (съ востока) примыкаетъ лощина, шириной до 2 верстъ. По лощинѣ протекаетъ незначительный ручей. Лощина болотиста и кочковата, но проходима и для лошадей. Вся она поросла густымъ лѣсомъ и кустарникомъ; по ней проходитъ нѣсколько зимнихъ дорогъ, по которымъ жители зимою вывозятъ изъ лѣсу бревна и дрова. Еще восточнѣе этой лощины находятся сопки, надъ которыми Джайскія высоты командуютъ. Выше этихъ высотъ, сопки имѣются только верстахъ въ 14 отъ нихъ: это тѣ высоты, которыя находятся въ тылу Ягодной горы. На протяженіи же 14 верстъ къ востоку правый флангъ позиціи является командующимъ. Кромѣ крутыхъ сопокъ, покрытыхъ густой тайгой, особыхъ препятствій не имѣется. Въ 7-ми верстахъ отъ Софійска протекаетъ небольшая рѣчка Каменная и въ 9-ти верстахъ рѣчка Тимофеевская. Въ большую воду рѣчки эти, въ особенности рѣчка Тимофеевская, въ устьяхъ въ бродъ не проходимы; но повыше устьевъ

существуетъ обходная тропа, и вездѣ есть бродъ. Рѣчки эти протекаютъ по болотистымъ, кочковатымъ долинамъ, поросшимъ густымъ молодымъ лѣсомъ и кустарникомъ. Долины эти съ трудомъ проходимы для вьючныхъ лошадей.

Въ $1^1/_2$ верстахъ къ правому флангу позиціи подходитъ старая инженерная дорога, идущая изъ болотистой долины р. Яй (Ай), и телеграфная линія изъ Де-Кастри, вдоль которой имѣется небольшая тропа, проходящая черезъ ту же болотистую долину, представляющую очень солидное препятствіе для форсированія ея противникомъ, наступающимъ со стороны залива Де-Кастри. Для удержанія противника, вступившаго въ эту долину, въ 18 верстахъ отъ праваго фланга Софійской береговой позиціи, находится позиція на Ягодной горѣ, имѣющая значеніе полевой авангардной позиціи по отношенію къ Софійску. Между Ягодной горой и Софійской позиціей находится три ряда сопокъ, которыя, при соотвѣтствующей подготовкѣ ихъ въ инженерномъ отношеніи, могутъ быть использованы, какъ арьергардныя позиціи для отряда, отступающаго съ Ягодной горы къ Софійску.

Въ тылу южнаго фронта позиціи находится глубокая лощина, шириною до 4 и длиною до 10 верстъ. Лощина эта покрыта густой тайгой, болотиста и кочковата, но проходима съ вьючной лошадью.

Мѣшаютъ движенію густой кустарникъ, валежникъ и кочки. По лощинѣ пробѣгаетъ нѣсколько незначительныхъ ручьевъ. Съ юга къ лощинѣ примыкаетъ горная группа Чіули, увѣнчанная четырьмя сопками. Отъ Софійской сопки Б до самой высокой сопки на горѣ Чіули около 9 верстъ.

Горная группа Чіули является командующей не только надъ Джайскими высотами у Софійска, но и надъ всей прилегающей къ ней мѣстностью верстъ на 30. Сопки на этой горѣ представляютъ почти сплошь камень, изрѣдка растетъ невысокій кедровникъ. Склоны горы и подошва покрыты густой тайгой и валежникомъ. Южные склоны круче верхнихъ. Бо́льшую часть времени сопки горы закрыты облаками.

Въ тылу западнаго фронта Софійской позиціи находится рядъ невысокихъ сопокъ, покрытыхъ лѣсомъ и кустарникомъ. Сопки эти ниже, чѣмъ расположенныя на фронтѣ.

Лѣвый флангъ позицій оканчивается невысокой сопкой Ж, которая сначала крута, а затѣмъ совершенно полого, почти горизонтально подходитъ къ р. Амуру. Вершина этой сопки такъ же, какъ и всѣхъ остальныхъ, почти обнажена отъ лѣса и слегка поросла кустарникомъ. Вся сопка сильно камениста. Съ нея имѣется отличный обзоръ и обстрѣлъ Амура и впереди лежащей мѣстности.

Такимъ образомъ, вся Софійская позиція съ фронта почти неприступна; лѣвый флангъ обезпечивается р. Амуромъ. Наиболѣе доступнымъ является правый флангъ позиціи. Пользуясь существующими къ этому флангу путями, противникъ можетъ проникнуть въ лощину, примыкающую къ крайней сопкѣ В и выйти даже въ тылъ позиціи. Кромѣ того, подступъ къ позиціи съ суши имѣется вверхъ по р. Каменной или Тимофеевской и далѣе лощиной, прилегающей съ сѣвера къ горной группѣ Чіули. Съ помощью этой лощины противникъ можетъ выйти

между сопками А и Б къ верховьямъ ручья Джай; но операція эта возможна лишь для небольшого отряда, состоящаго только изъ пѣхоты съ горной артиллеріей. Полевая артиллерія и колесный обозъ, при современномъ состояніи тропинокъ при нынѣшнихъ топографическихъ условіяхъ, нигдѣ пройти не можетъ. Потребуются капитальныя работы по прокладкѣ путей. Единственно возможный для движенія полевой артиллеріи и колеснаго обоза участокъ проходитъ по инженерной просѣкѣ.

Оцѣнивая всѣ мѣстныя условія Софійской позиціи съ тактической точки зрѣнія, надо придти къ выводу, что позиція эта представляетъ очень много существенныхъ выгодъ для постройки здѣсь береговыхъ укрѣпленій. Джайскія высоты, имѣя въ планѣ начертанія входящаго угла, даютъ отличную перекрестную оборону р. Амура и лѣваго берега. Нѣкоторыя сопки имѣютъ круговой обстрѣлъ, что благопріятствуетъ установкѣ на нихъ броневыхъ башенъ для орудій крупнаго калибра. Бомбардирующія (встрѣчныя) батареи удобнѣе всего расположить на южномъ и отчасти на западномъ фронтахъ позиціи. Сопки здѣсь повыше, обзоръ и обстрѣлъ самый дальній. Непріятельская флотилія, наступающая снизу, можетъ быть обнаружена очень далеко и своевременно обстрѣлена. На сопкахъ имѣются удобныя мѣста для расположенія на нихъ мортирныхъ батарей. Для воспрепятствованія же прорыву непріятельскихъ канонерокъ бронебойныя (кинжальныя) батареи умѣстнѣе всего расположить на сопкахъ Ж и К, какъ болѣе близкихъ къ фарватеру р. Амура и болѣе низкихъ, что благопріятствуетъ настильной стрѣльбѣ.

Обиліе сопокъ позволяетъ боевыя батареи замаскировывать ложными батареями, имѣть нѣсколько очень удобныхъ наблюдательныхъ пунктовъ.

Участокъ рѣки Амура передъ фронтомъ позиціи въ настоящую поѣздку изслѣдованъ не былъ, поэтому не представляется возможнымъ опредѣлить, гдѣ лучше всего было бы устроить мертвыя и минныя загражденія.

МАРШРУТЪ № 17.

Рекогносцировка просѣки отъ м. Чныррахъ до м. Меньшикова.

Возникновеніе просѣки. Въ концѣ 1903 года морскому вѣдомству представилась необходимость для наблюденій за проходящими сѣвернымъ фарватеромъ лимана р. Амура иностранными коммерческими и военными судами, устроить на о-вѣ Лангеръ особый наблюдательный постъ, который былъ бы въ связи со штабомъ отряда судовъ Амурскаго лимана.

Связь помощью судовъ не удовлетворяла бы цѣлямъ быстроты и удобства сообщеній, и вѣдомство это рѣшило прибѣгнуть къ спеціальной телефонной линіи, для чего въ концѣ названнаго выше года, зимою, начало устройство просѣки черезъ тайгу. Эти работы производились Лейтенантомъ Унковскимъ, исключительно за счетъ морского вѣдомства, и къ январю мѣсяцу 1904 года вся просѣка и линія были уже сооружены. Исходнымъ пунктомъ ея была принята одна изъ точекъ Озерпахской просѣки (верстахъ въ $1^1/_2$ отъ Восточнаго редута), возводившейся почти въ то же время.

Однако, начавшаяся война съ Японіей вызвала объявленіе Николаевской крѣпости на военномъ, а затѣмъ и въ осадномъ положеніи, и вся эта телефонная линія въ техническомъ отношеніи была всецѣло передана въ руки крѣпостного телеграфа и вошла въ составъ общей сѣти наблюдательныхъ постовъ, выставленныхъ крѣпостью на материковомъ побережьѣ сѣвернаго и южнаго фарватеровъ лимана. Дальнѣйшее содержаніе линіи и ея ремонтъ легли исключительно на средства крѣпости.

Но послѣ войны наблюдательный постъ былъ снятъ, а линія просто брошена съ неубраннымъ проводомъ.

Обслуживаніе линіи. Обслуживалась эта линія слѣдующимъ образомъ. Такъ какъ условія наблюденія съ самаго мыса Меньшикова менѣе благопріятны, чѣмъ съ о-ва Лангеръ, а проложеніе кабеля черезъ заливъ Счастья было сопряжено съ большими трудностями, то въ этихъ видахъ было учреждено два морскихъ наблюдательныхъ поста: одинъ въ Лангерѣ, а другой на горѣ Мнгашъ мыса Меньшикова. Первый—собственно-наблюдательный, а второй—передаточный. Связь между этими постами поддерживалась оптическая.

Снабженіе этихъ постовъ всѣми необходимыми жизненными продуктами производилось изъ крѣпости исключительно по просѣкѣ, такъ

какъ ни суда отряда, ни частные пароходы, реквизованные крѣпостью, не рисковали выходить къ морю: первые по своей слабости, а вторые по неприспособленности къ такому дальнему плаванію и по недостатку мореходныхъ качествъ въ ихъ конструкціи.

Съ переходомъ линіи въ вѣдѣніе Начальника Николаевскаго телеграфа постъ на Меньшиковѣ былъ усиленъ спеціальными сухопутными чинами военнаго вѣдомства и снабженіе этихъ постовъ жизненными припасами значительно усложнилось. Такъ какъ движеніе съ вьюками по наскоро устроенной просѣкѣ тогда считалось невозможнымъ, то всѣ предметы неслись на людяхъ, которыхъ приходилось назначать въ значительномъ числѣ. Однако, такой способъ передвиженія по просѣкѣ данной профили чрезвычайно затруднителенъ и для облегченія носчиковъ въ одномъ переходѣ отъ м. Меньшикова по сю сторону обширныхъ болотъ, на одной изъ вершинъ былъ устроенъ промежуточный этапъ. Сюда выдвигались люди съ передаточнаго поста и принимали здѣсь всѣ поднесенные продукты изъ крѣпости. Эта полумѣра въ общемъ, повидимому, значительно облегчала трудъ носчиковъ и сокращала время ихъ отсутствія изъ крѣпости на цѣлыхъ двое сутокъ.

Никакихъ другихъ этаповъ и никакихъ населенныхъ пунктовъ по линіи просѣки не имѣется.

Общее направленіе ея, характеръ мѣстности, профиль, ширина, свойство полотна, грунтъ, биваки и мѣста, удобныя для приваловъ, оріентировочные предметы и т. п. видны изъ прилагаемаго маршрута.

Общій характеръ просѣки—пни и свалившіяся отъ собственной тяжести, не укрѣпившіяся корнями въ каменистой подпочвѣ, крупныя деревья. Движеніе производится по узкой, едва замѣтной тропкѣ, извивающейся между пнями и въ обходъ никѣмъ не удаленныхъ упавшихъ деревьевъ. На сколько извилиста тропа можно судить по тому, что измѣренія мѣрной веревкой, скрадывающей нѣкоторые изгибы, даютъ длину линіи въ 42 версты 434 саж. *), измѣренія шагами по тропѣ 46 вер.

Никакихъ тропъ, а тѣмъ болѣе просѣкъ, ни въ сторону отъ разсматриваемой линіи, ни параллельно ей не имѣется.

Препятствія для движенія войскъ заключаются въ узкости тропки, допускающей движеніе только гуськомъ, въ очень крутыхъ подъемахъ и спускахъ и, наконецъ, въ обширныхъ и труднодоступныхъ болотахъ, которыя въ высокіе приливы и въ осеннее и весеннее время вовсе непроходимы съ лошадьми въ данное время (въ іюлѣ мѣсяцѣ) болота проходимы, но съ большими усиліями.

Такъ какъ по сторонамъ просѣки сплошная тайга и только болота между передаточнымъ этапомъ и горою Мнгашъ болѣе или менѣе открыты, то никакихъ позицій на просѣкѣ въ общемъ смыслѣ нѣтъ. Но особый характеръ мѣстности и условія сообщенія по просѣкѣ, указываютъ на нѣкоторыя мѣста какъ на наиболѣе удобныя для засадъ на случай, если бы противнику взумалось воспользоваться этой просѣкой какъ средствомъ сообщенія. По весьма трудноироходимой тайгѣ безъ тропъ и

*) Измѣренія производились ст. ун.-оф. крѣп. телеграф. Ивановымъ въ 1909 г.

дорогъ движеніе войскъ болѣе или менѣе значительными силами и на большія разстоянія представляется почти невыполнимымъ, въ особенности изъ-за необходимости подвоза запасовъ и недостатка надлежащихъ качествъ воды. Поэтому, противникъ, если будетъ для него возможнымъ десантъ у мыса Меньшикова, по всей вѣроятности, воспользуется названной просѣкой.

МАРШРУТЪ № 18.

Направленіе: заливъ св. Николая, р. Джукъ, оз. Цюкки, оз. Дальдзи и далѣе протокою въ р. Амгунь *).

Относительное географическое положеніе залива св. Николая и воднаго пути отъ р. Джука до Амгуни, на 40-верстной картѣ нанесено неправильно. Такъ какъ заливъ св. Николая, сличая его положеніе по морской картѣ, нанесенъ на 40-вер. картѣ вѣрно, то, слѣдовательно, неправильно нанесены озера. Ошибка выражается въ томъ, что по картѣ разстояніе отъ вершины залива, т. е. устья р. Усалгина до устья р. Джука около 30 верстъ, въ дѣйствительности же это разстояніе не менѣе 65—70 верстъ.

Полоса мѣстности между юго-западной частью залива и оз. Цюкки представляетъ собою тундровую равнину, которую пересѣкаетъ водораздѣльный хребетъ бассейна Охотскаго моря и Амгуни въ 15 верстахъ отъ залива.

По обѣимъ сторонамъ равнины въ различномъ разстояніи виднѣются горы.

Сама равнина на большей части своего протяженія представляетъ собою тундру, т. е. моховое, кочковатое болото, поросшее верескомъ. На этой тундрѣ растетъ рѣдкій, хвойный лѣсъ, не закрывающій кругозора. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ лѣсъ сгущается, и тогда, если нѣтъ рѣки или ручья, почва становится тверже, если же лѣсъ сопровождаетъ теченіе рѣки, то мѣсто хотя и тверже, чѣмъ тундра, но покрыто высокою травой (осокой), и изобилуетъ рытвинами и ямами, образовавшимися весной въ половодье.

Рѣчекъ и ручьевъ много, въ среднемъ можно считать на каждыя 5 верстъ рѣчку или ручей. Всѣ они носятъ равнинно-лѣсистый характеръ, т. е. теченіе не быстрое (кромѣ половодья), большое количество поваленныхъ деревьевъ и вѣтвей. Берега сплошь въ густыхъ зарослях, населенія въ районѣ нѣтъ никакого. Послѣднее жилье, если слѣдовать отъ Амгуни, въ 3 верстахъ не доѣзжая оз. Дальдзи, тутъ живетъ нѣсколько семействъ ороченъ и имѣется нѣчто вродѣ почтовой станціи, т. е. домъ, въ

*) Полевыя поѣздки офицеровъ Генеральнаго Штаба Штаба Приамурскаго военнаго округа.

которомъ пріѣзжіе на Амгунь изъ Николаевска останавливаются зимой для отдыха и кормятъ лошадей. Далѣе же до залива св. Николая нѣтъ и признаковъ человѣческаго жилья. У самаго залива св. Николая, какъ и вообще по заливамъ Охотскаго моря, живутъ тунгусы, но это племя охотничье, бродячее, осѣдло не живетъ и кочуетъ съ мѣста на мѣсто.

Условія движенія отъ озера Цюкки къ заливу.

Вышеприведенныя топографическія условія района почти совершенно исключаютъ возможность движенія между оз. Цюкки и заливомъ св. Николая пѣшкомъ. Движеніе возможно: лѣтомъ—на оленяхъ, зимой на собакахъ или лыжахъ (такъ ходятъ инородцы-охотники—тунгусы и орочены). Если все же было бы необходимо пройти (лѣтомъ) въ заливъ св. Николая, то для наивозможнаго сокращенія движенія по тундрѣ, слѣдуетъ подняться на лодкѣ по р. Джуку возможно выше: въ малую воду верстъ на 15, въ большую—верстъ на 20, считая по руслу, по прямому же направленію это выйдетъ вѣроятно около половины. Оставя лодку, слѣдуетъ взять направленіе на сѣверо-западъ и итти, придерживаясь прилагаемаго маршрута. Надо имѣть въ виду, что, хотя разстояніе до залива абсолютно и не велико (65—70 верстъ), но цифру эту, по вышеприведеннымъ обстоятельствамъ, приходится брать съ большимъ коэффиціентомъ. При весьма хорошихъ условіяхъ, а именно: если есть проводникъ, погода не дождливая и не жаркая, обувь вполнѣ исправная, ноги не натираются, сами ходоки физически на столько выносливы, что не особенно изнемогаютъ отъ движенія по тундрѣ съ ношей на спинѣ—все разстояніе можно пройти въ 4 дня. При не столь благопріятныхъ условіяхъ, срокъ движенія соотвѣтственно увеличивается. Продовольствіе обязательно брать и на обратный путь, такъ, какъ сказано выше, расчитывать навѣрняка застать тунгусовъ у залива нельзя.

Тайга. Весь районъ представляетъ собой совершенно необитаемую тайгу, но не вездѣ одинаковаго характера. По своимъ свойствамъ и особенностямъ тайгу можно подраздѣлить на 3 типа—тундровую, горную и долинную.

Тундровая тайга представляетъ собой моховое, кочковатое болото, особенно поросшее верескомъ; по болоту растетъ рѣдкій, хвойный лѣсъ, среди котораго много сухостоя. Валежника мало. Кругозоръ открытый. Травы совершенно нѣтъ, такъ что лошадей кормить нечѣмъ. Мохъ служитъ пищей оленямъ; движеніе пѣшкомъ по такой тундрѣ непомѣрно тяжело; нога глубоко уходитъ въ мягкій мохъ, и при томъ на разную глубину, для перехода черезъ верескъ приходится поднимать ногу очень высоко, иначе она заплетется въ вѣтвяхъ; ступня каждый разъ становится на разныя стороны, почему нога сильно натирается, каблукъ скашивается и сапогъ рвется.

Горная тайга носитъ иной характеръ. Она представляетъ собой густой, дремучій лѣсъ, преимущественно хвойный, есть и береза; по размѣрамъ лѣсъ неодинаковъ: на ряду съ гигантскими строевыми деревьями, растутъ и среднія и низкорослыя. Почва обнажена только на вершинахъ,

по склонамъ же она завалена вѣковыми наслоеніями валежника и бурелома, засыпаннаго листвой и хвоей. Очень много ползучаго березника и кедровника. Этотъ родъ порослей представляетъ истинный бичъ для путника. Въ особенности ползучій кедровникъ, пробраться черезъ который почти невозможно, такъ какъ руками его не отогнуть, топоромъ рубить тоже тяжело. При такихъ условіяхъ движеніе по горной тайгѣ еще медленнѣе, чѣмъ по тундровой, при томъ безъ всякаго кругозора, но зато на вершинахъ, которыя часто бываютъ безлѣсны, открывается широкій кругозоръ и оріентировка.

Тайга рѣчныхъ долинъ въ смыслѣ доступности не менѣе тяжела, чѣмъ горная, такъ какъ хотя въ ней нѣтъ подъемовъ и спусковъ, но зато много ямъ и промоинъ, образовавшихся въ періодъ весенняго половодья; при чемъ эти ямы и промоины закрыты густой, высокой травой (осокой), такъ что пѣшеходъ ежеминутно падаетъ. Характеръ лѣса, валежникъ, такой же какъ и въ горной тайгѣ, при чемъ ближе къ самому руслу растутъ высокія строевыя, хвойныя деревья, въ перемѣжку съ лиственными, далѣе же преобладаютъ лиственныя породы.

Тропы. Дорогъ въ районѣ, конечно, нѣтъ никакихъ. Туземцы, тунгусы и орочены зимой—въ цѣляхъ охоты, лѣтомъ—за покупкой разныхъ предметовъ (муки, пороха, спичекъ, табаку и проч.), передвигаются исключительно на оленяхъ (зимой иногда на лыжахъ). Пѣшкомъ въ виду невѣроятной трудности передвиженія съ ношей на себѣ совсѣмъ не ходятъ.

Наиболѣе торная оленья тропа имѣется отъ залива св. Николая къ оз. Орелъ. Менѣе торная тропа, вѣрнѣе слѣдъ, имѣется также отъ залива къ Амгуни, проходящая между оз. Цюкки и хребтомъ Сомненъ. Этой тропой пользоваться безъ проводника очень затруднительно, такъ какъ, вслѣдствіе рѣдкаго по ней движенія, она безпрестанно теряется въ травѣ (у рѣчн. долинъ, въ болотахъ, на твердой почвѣ, въ лѣсу и проч.).

Кромѣ того, по словамъ мѣстныхъ жителей ороченъ (у оз. Дальдзи), имѣется оленья тропа отъ залива св. Николая къ Удонскому складу на Амгуни; эта тропа проходитъ долинами рѣкъ Усальгинъ и Сомненъ. Эта тропа считается очень длинною.

Какъ ни незначительны эти тропы, но все же, при движеніи, надо во что бы то ни стало придерживаться ихъ, а не итти по компасу, такъ какъ онѣ, во-первыхъ, проложены по удобнѣйшимъ направленіямъ (въ смыслѣ горныхъ переваловъ, обхода труднопроходимыхъ болотъ и проч.), а, во-вторыхъ, итти хотя бы и оленьимъ слѣдомъ все же легче, чѣмъ цѣлиной.

Проводники. Знающихъ проводниковъ найти не такъ легко. Это объясняется тѣмъ, что тропами пользуются преимущественно тунгусы, кочующіе по Охотскому побережью. Отъ Амгуни же къ морю мало кто ходитъ—нѣтъ цѣли. Во всякомъ случаѣ въ районѣ Амгуни проводниковъ для слѣдованія къ морю слѣдуетъ искать среди ороченъ. Итти же безъ проводника хотя бы и строго по компасу—это значитъ обречь себя на много дней труднаго блужданія по тундрѣ и горной тайгѣ.

Водный путь отъ Амгуни протоками и озерами Дальдзи и Любенскимъ вполнѣ удобенъ и доступенъ не только лодкамъ, но и неболь-

шимъ пароходамъ. По р. Джуку могутъ подниматься большія плоскодонныя лодки верстъ на 15, а въ высокую воду и на 20.

Заливъ св. Николая удобенъ для якорной стоянки судовъ. Но большіе приливы и отливы являются большимъ препятствіемъ для высадки на берегъ; во время отлива вода уходитъ отъ берега версты на $1^1/_2$, обнажая пологое, илистое дно, по которому итти нельзя. Другимъ препятствіемъ для высадки является болотистый берегъ въ головѣ залива—верстъ на 5 отъ Усалгина.

ВЫВОДЫ.

1. Разстояніе между заливомъ св. Николая и оз. Любенскимъ не 30 верстъ, какъ показано на 40-вер. картѣ, а не менѣе 65—70 верстъ.

2. Мѣстность, кромѣ перевала черезъ водораздѣлъ—тундра (моховое, кочковатое болото).

3. Движеніе пѣшкомъ—невѣроятно трудно. Инородцы пѣшкомъ не ходятъ. Ѣздятъ на оленяхъ, а зимой и на лыжахъ. На лошадяхъ тоже нельзя: во-первыхъ,—болото, во-вторыхъ,—нечѣмъ кормить.

4. Имѣются оленьи тропы отъ вершины залива св. Николая: а) къ оз. Орелъ, б) къ оз. Любенскому, в) къ Удонскому складу на Амгуни, близъ устья р. Сомненъ. Первая и третья тропы очень длинны, около 100 верстъ каждая, тропа къ озеру Любенскому короче, какъ сказано, около 65—70 вер. Пользоваться этими тропами безъ проводниковъ затруднительно, такъ какъ онѣ безпрестанно теряются.

5. Знающіе проводники есть среди тунгусовъ, но они кочуютъ въ районѣ побережья Охотскаго моря, поэтому розыскъ проводниковъ затруднителенъ.

6. Озера Любенское, Дальдзи и протока, соединяющая ихъ съ Амгунью, представляютъ превосходный водный путь, по которому могутъ ходить пароходы.

7. Р. Джукъ доступна лодкамъ верстъ на 15, а въ высокую воду и на 20.

8. Заливъ св. Николая удобенъ для стоянки судовъ, но въ виду большихъ приливовъ и отливовъ и болотистаго берега въ головѣ залива, для высадки неудобенъ.

МАРШРУТЪ № 19.

Маршрутъ слѣдованія отъ р. Амгуни, озерами Дальдзи и Любенскимъ (Цюкки), долиною р. Джукъ къ заливу Св. Николая.

На берегу протоки, соединяющей Амгунь съ оз. Дальдзи, въ 3 верстахъ не доходя послѣдняго, имѣется, такъ называемое у жителей Николаевскаго района, зимовье Швецовой. Это нѣчто вродѣ почтовой станціи, служащей пунктомъ остановки проѣзжающихъ зимой на лошадяхъ въ Амгунскій золотопромышленный районъ. Рядомъ съ этимъ зимовьемъ имѣется стойбище ороченъ, въ которомъ живетъ 20 семей, въ среднемъ по 4—5 человѣкъ семья. Орочены занимаются рыбной ловлей, а зимой охотятся на пушного звѣря. Говорятъ по-русски.

Этотъ поселокъ является исходнымъ пунктомъ для движенія къ заливу Св. Николая, такъ какъ дальше вплоть до залива нѣтъ никакихъ признаковъ человѣческаго жилья. По побережью же Охотскаго моря кочуютъ тунгусы.

У ороченъ можно кое-что разспросить объ особенностяхъ района, характерѣ мѣстности и т. п. Среди нихъ есть нѣсколько бывавшихъ у залива, но исключительно зимой, на лыжахъ, въ періодъ охоты. Но лучше все-таки взять и такого проводника.

Лодку слѣдуетъ брать корейскаго типа, плоскодонную, большого размѣра. Напримѣръ, если число участниковъ экспедиціи отъ 6 до 10 человѣкъ, то лодку надо взять въ три пары веселъ. Въ нее свободно помѣстятся всѣ люди и пудовъ 20—30 груза.

Отъ зимовья Швецовой до оз. Дальдзи около 3 вер. по протокѣ. Протока глубокая, доступна небольшимъ пароходамъ; теченіе въ ней отъ озера къ Амгуни, но иногда при большомъ подъемѣ воды въ Амгуни, бываетъ обратное теченіе, т. е. въ озеро. Правый берегъ протоки немного возвышенъ, покрытъ густымъ лѣсомъ; лѣвый низменный, частью открытый, луговой, частью поросшій тальникомъ.

Оз. Дальдзи (у мѣстныхъ жителей Дальджинское). Нѣсколько растянуто съ запада на востокъ. Длина верстъ 5—7, ширина 2—3 версты. Южный и юго-западный берегъ низменный, луговой, мѣстами тальникъ; сѣверный и восточный—слегка возвышающійся, покрытъ густымъ лѣсомъ. Глубина измѣренная по ходу лодки—отъ 4 ф. до 4 аршинъ.

Протока, соединяющая озеро Дальдзи съ оз. Любенскимъ. Дина около 4 верстъ, ширина 30—40 саж., глубина большая, не менѣе 1 саж., а мѣстами болѣе 2 саж. Сѣверный берегъ возвышенный, покрытъ густымъ лѣсомъ, южный низменный, луговой. Теченіе очень слабое, къ озеру Дальдзи.

Оз. Любенское (Цюкки). Сначала протягивается съ востока на западъ верстъ на 8, далѣе постепенно загибаетъ на сѣверо-западъ верстъ на 12. Общая длина около 20 верстъ. Ширина отъ 1 до 5 верстъ. Глубина, промѣренная по длинной оси, нигдѣ не была менѣе 2 арш., большею частью больше сажени. Берега почти на всемъ протяженіи возвышены, лѣсисты; въ сѣверной оконечности берегъ мокрый, луговой, мѣстами поросшій тальникомъ. Въ сѣверо-западной части озера, верстъ на 8 отъ устья р. Джукъ, много водорослей, могущихъ затруднить движеніе пароходовъ.

Въ общемъ водный путь отъ Амгуни до сѣвернаго конца оз. Любенскаго вполнѣ допускаетъ движеніе судовъ, плавающихъ по Амгуни. Такъ пароходъ Альбатросъ въ 1909 году ходилъ этимъ путемъ, поднявшись по оз. Любенскому до указанныхъ выше водорослей.

Рѣка Джукъ. При впаденіи въ Любенское озеро раздѣляется на нѣсколько рукавовъ. Чтобы попасть изъ озера въ рѣку слѣдуетъ держаться больше западнаго берега, идя же восточнымъ легко попасть въ заливъ, глубоко (версты на 3) вдающійся въ мѣстность лѣваго берега рѣки. Берега Джука отъ устья вверхъ верстъ на 8 поросли тальникомъ, высокой травой, топки. Ширина этой части 30—40—50 саж., теченіе очень медленное, глубина не менѣе 4 фут. далѣе вверхъ ширина понемногу уменьшается, становясь въ 15 вер. отъ устья около 10 саж. Глубина тоже уменьшается, но все еще остается достаточной для большой плоскодонной лодки. Препятствіемъ служатъ свалившіяся въ рѣку деревья, около которыхъ наносится песокъ, образующій отмели, и вслѣдствіе этого фарватеръ искривляется и образуется быстрина. Въ этихъ мѣстахъ на веслахъ итти трудно, необходимо высаживать одного или двухъ человѣкъ, которые бы направляли движеніе лодки по фарватеру.

Русло рѣки не прямолинейно, а идетъ кривунами. Теченіе, по мѣрѣ подъема вверхъ по рѣкѣ, постепенно ускоряется, но вполнѣ допускаетъ идти въ лодкѣ на веслахъ вверхъ.

Оба берега верстахъ въ 8 отъ устья изъ низменныхъ, мокрыхъ становятся болѣе высокими, высотой сажени 2, круто опускаются къ рѣкѣ. Мѣстность береговъ равнинная. Въ направленіи на сѣверо-востокъ и сѣверъ виднѣются горы, покрытыя лѣсомъ. Оба берега покрыты густымъ, высокимъ мѣшаннымъ лѣсомъ.

Такъ какъ бассейнъ Джука довольно великъ, то нѣсколько дней дождя сильно поднимаютъ уровень воды, что и наблюдалось въ настоящую поѣздку: при движеніи впередъ размѣры рѣки выражались вышеприведенными цифрами; при обратномъ же движеніи нѣсколько дождливыхъ дней подняли уровень воды въ среднемъ и нижнемъ теченіи не менѣе $1^1/_2$ арш.

Всего вверхъ по теченію можно подняться на лодкѣ верстъ на 15—20, въ зависимости отъ уровня воды.

Движеніе отъ рѣки Джука къ заливу Св. Николая.

Всего вверхъ по теченію р. Джука можно подняться на лодкахъ верстъ на 15—20, въ зависимости отъ уровня воды. Далѣе предстоитъ движеніе пѣшкомъ. Отъ рѣки нужно свернуть на сѣверо-западъ цѣлиной, по компасу. Мѣстность очень трудная для ходьбы: моховое болото съ верескомъ, скорость движенія пѣшкомъ не больше версты въ часъ. Оріентировочныхъ пунктовъ никакихъ. По болоту растетъ рѣдкій лѣсъ. Отойдя отъ рѣки на западъ—сѣверо-западъ версты три, у подножія горъ встрѣчается оленья тропа, ведущая на сѣверъ. Слѣдуетъ двигаться этой тропой, стараясь не потерять ее, такъ какъ въ травѣ сильно заболоченныхъ участковъ она становится незамѣтной. Въ случаѣ потери слѣдуетъ продвинуться нѣсколько впередъ и выслать людей въ обѣ стороны, тогда ее снова можно найти. Тропа пролегаетъ по моховому болоту съ рѣдкимъ лѣсомъ, иногда лѣсъ становится гуще. Верстъ черезъ 12 отъ сворота съ рѣки встрѣчается небольшой ручей съ очень хорошей водой, очевидно притокъ р. Джука На правомъ берегу ручья замѣтны слѣды остановокъ на привалъ тунгусовъ (мѣсто костра, кости съѣденнаго оленя, обрывки игральныхъ картъ, сломанное вьючное сѣдло и т. п.). Далѣе тропа пролегаетъ такою же мѣстностью, кое-гдѣ мокрое болото, лѣсъ то гуще, то рѣже. Черезъ 4 версты отъ ручья—рѣчка, тоже притокъ Джука. По берегамъ рѣчки лѣсъ гуще; черезъ рѣчку устроена переправа изъ жердей. Далѣе опять мохъ, кочки, верескъ, рѣдкій лѣсъ. Черезъ 5 верстъ отъ рѣчки сопка, покрытая лѣсомъ, тропа загибаетъ на сѣверо-западъ, проходя близъ подножія сопки. Здѣсь грунтъ твердый, слегка каменистый. Сопка остается съ правой стороны. Обогнувъ сопку, тропа беретъ восточное направленіе, поэтому ее пришлось оставить и двигаться далѣе цѣлиной по компасу на сѣверо-западъ. Мѣстность—тундра, верескъ, рѣдкій лѣсъ, движеніе чрезвычайно трудное. Пройдя такъ съ большимъ трудомъ отъ сопки версты на 4, встрѣчается рѣка,—повидимому верхнее теченіе Джука или одного изъ его притоковъ. По берегамъ рѣки густой, высокій лѣсъ, высокая трава, много ямъ и промоинъ. Въ самой рѣкѣ много валежника и бурелома. Ширина рѣки саженъ 5. На лѣвомъ берегу опять тотъ же характеръ мѣстности. Версты черезъ 2 попадается тропа, ведущая въ сѣверо-западномъ направленіи. Видно, что по этой тропѣ движенія гораздо больше, чѣмъ по предыдущей. Множество оленьихъ слѣдовъ. Мѣстность по сторонамъ тропы также истоптана оленями. Судя по направленію, это вѣроятно тропа отъ залива Св. Николая къ озеру Орелъ, про которую говорилъ уѣздный начальникъ Сахаровъ. По обѣимъ сторонамъ тропы верстахъ въ 3—5 горы.

Пройдя отъ рѣки верстъ 6, тропу пересѣкаетъ рѣка, теченіе которой сопровождается густымъ лѣсомъ, высокой травой, ямы, промоины. Тропа въ травѣ теряется, но перейдя рѣчку ее легко можно найти. Черезъ версту—другая рѣчка, меньшаго размѣра. Далѣе тропа пролегаетъ снова моховымъ болотомъ съ рѣдкимъ лѣсомъ. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ попадается топь, небольшіе ручьи. Лѣсъ постепенно густѣетъ, кругозоръ сокращается. Начинается постепенный подъемъ на перевалъ. Подъемъ

не крутой, на подъемѣ лѣсъ; на самомъ перевалѣ лѣсъ рѣже. Спускъ также не крутой. Лѣсъ на спускѣ очень густой, часто густая высокая трава, въ которой тропа легко теряется. По спускѣ опять прежній характеръ мѣстности, лѣсъ рѣдкій, тропу часто пересѣкаютъ небольшіе ручьи. Верстъ черезъ 12 отъ перевала тропа идетъ открытымъ моховымъ болотомъ вплоть до залива, лѣсъ съ западной стороны по теченію рѣки.

Въ общемъ все движеніе вышеприведеннымъ маршрутомъ происходитъ по равнинной, болотистой мѣстности, одинъ разъ переходя черезъ водораздѣльный хребетъ пологимъ переваломъ. Все разстояніе отъ р. Джука до вершины залива Св. Николая надо считать не менѣе 65 верстъ.

Мнѣніе о стратегическомъ значеніи операціоннаго направленія отъ залива Св. Николая къ Амгуни.

Весь районъ къ сѣверу и сѣверо-востоку отъ Хабаровска вплоть до Татарскаго пролива и Охотскаго моря характеризуется абсолютнымъ бездорожьемъ, которое и служитъ лучшей его защитой со стороны моря. Доступъ къ Хабаровску отъ Татарскаго пролива единственно возможенъ воднымъ путемъ по Амуру, навигаціонный переходъ котораго длится около 6 мѣсяцевъ.

Если бы противникъ рѣшилъ вести операцію на Хабаровскъ этимъ путемъ, ему необходимо было бы ввести въ рѣку цѣлую флотилію рѣчныхъ транспортныхъ судовъ (баржъ, шаландъ и т. п.) и буксировать ихъ затѣмъ пароходами противъ теченія на протяженіи 900 верстъ. Но для этого прежде всего необходимо овладѣть Николаевскими укрѣпленіями. Пока же Николаевская крѣпость будетъ держаться, входъ судовъ въ Амуръ со стороны его устья, конечно, невозможенъ.

Возникаетъ предположеніе: Николаевская крѣпость расположена близъ устья Амура; не будетъ ли непріятель имѣть возможности проникнуть въ рѣку гдѣ-либо выше Николаевска, въ обходъ его укрѣпленій.

Изъ разсмотрѣнія карты видно, что непосредственнаго воднаго соединенія съ моремъ Амуръ, кромѣ устья, не имѣетъ. Отдѣльными же частями своей водной системы онъ болѣе приближается къ морю: 1) въ районѣ залива Де-Кастри, 2) въ районѣ озера Чля и 3) въ районѣ залива Св. Николая.

Въ каждомъ изъ этихъ районовъ противникъ долженъ будетъ произвести грандіозныя работы по постройкѣ транспортныхъ судовъ въ системѣ Амура. Для этого необходимо будетъ моремъ подвезти матеріалы, инструменты и проч., переправить ихъ сухимъ путемъ на лошадяхъ, или дековилькой отъ моря въ районъ Амура, и здѣсь организовать постройку и сборку баржъ, пароходовъ, лодокъ и т. п.

Вышеприведенный очеркъ мѣстности между заливомъ Св. Николая и оз. Любенскимъ показываетъ, что здѣсь противнику пришлось бы натолкнуться на очень большія затрудненія. Дѣйствительно, вся мѣстность, за немногими исключеніями—тундра (моховое болото). Для того, чтобы про-

вести колесную дорогу или дековильку необходимо проложить по этому болоту гать, протяженіемъ около 60 верстъ. Устройство гати тоже встрѣтитъ большія затрудненія, такъ какъ земли близко нѣтъ, или же, можетъ быть, придется доставать ее въ той же тундрѣ изъ-подъ мохового слоя.

Кромѣ того, направленіе отъ залива Св. Николая самое дальнее. Доступъ въ заливъ поздній, вслѣдствіе льдовъ. Разгрузка судовъ и высадка войскъ затруднены въ виду большихъ приливовъ и отливовъ.

Такимъ образомъ направленіе отъ залива Св. Николая къ Амуру для непріятеля наименѣе выгодное изъ трехъ вышеприведенныхъ.

Маршруты и описанія путей Приморской области.

II.

Центрально-Приморскій раіонъ.

МАРШРУТЪ № 1.

Военная дорога отъ города Хабаровска до станціи Иманъ *).

1-й участокъ.

Отъ г. Хабаровска до р. Красная Рѣчка (20 верстъ).

Дорога въ ширину имѣетъ не болѣе 6 шаговъ. Полотно профили не имѣетъ, мѣстами представляетъ впадины и покрыто пнями и толстыми корнями. Боковыя канавы имѣются, но не на всемъ протяженіи, причемъ заплыли и заросли, благодаря чему нѣтъ правильнаго отвода воды. До переѣзда черезъ полотно желѣзной дороги на 703 вер. дорога идетъ по болотистой равнинѣ, покрытой рѣдкимъ, мѣстами горѣлымъ лѣсомъ.

Дорога на этомъ участкѣ имѣетъ торфянистое полотно, которое даже въ сухое время вязко, а у желѣзнодорожнаго моста, противъ лагеря на протяженіи 100 саж. представляетъ сплошное болото, такъ что въ этомъ мѣстѣ она непроходима даже для пѣхоты.

Отъ переѣзда на 703 верстѣ до разъѣзда Краснорѣчинскаго, дорога идетъ по лѣвой сторонѣ желѣзнодорожнаго полотна по лѣсистому скату высотъ у д. Ильинская.

Дорога имѣетъ двѣ канавы; грунтъ полотна твердый (суглинокъ). Дорога на этомъ протяженіи пересѣкаетъ четыре глубокихъ лощины, черезъ тальвеги коихъ устроены мосты. Мосты построены слишкомъ низко на днѣ лощинъ и, вѣроятно, въ дождливое время заливаются. Въ мѣстахъ спусковъ канавы сильно размыты, что уменьшаетъ ширину полотна.

Мосты прочны, пригодны для переѣзда осадной артиллеріи но, возвышаясь до ½ аршина надъ полотномъ и не имѣя въѣздовъ, представляютъ препятствіе для движенія.

Въ разстояніи около ½ версты отъ семафора дорога идетъ по топкому мѣсту, причемъ канава нагорной стороны наполнена водой, благодаря чему и полотно ея топко.

Участокъ дороги отъ города Хабаровска до разъѣзда Краснорѣчинскаго трудно проходимъ для пѣхоты и негоденъ для движенія артиллеріи и обоза по причинѣ: 1) большого числа топкихъ мѣстъ и присутствія пней и корней на полотнѣ; 2) крутизны спусковъ къ мостамъ, отсутствія на нихъ въѣздовъ.

Движеніе войскъ по сторонамъ дороги, вслѣдствіе пересѣченной и болотистой мѣстности невозможно.

---

*) Рекогносцировка Генеральнаго Штаба подполковника Надежнаго, 1906 г.

2-й участокъ.

Отъ разъѣзда Краснорѣчинскаго до ст. Корфовской (по желѣзной дорогѣ 17 верстъ).

Отъ разъѣзда Краснорѣчинскаго на 688 вер. дорога идетъ съ лѣвой стороны желѣзнодорожнаго полотна вдоль подошвы лѣсистыхъ отроговъ хребта Хехциръ, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ поднимаясь на ихъ склоны.

Дорога въ ширину имѣетъ 6 шаговъ, но на 693 верстѣ, гдѣ желѣзнодорожное полотно близко подходитъ къ скалистому отвѣсу, она суживается до одной сажени. Канавы имѣются съ обѣихъ сторонъ, но не на всемъ протяженіи, причемъ на большей части своей длины онѣ наполнены водой и заплыли. Полотно дороги въ мѣстахъ, гдѣ она проходитъ по дну лощинъ, гдѣ дорога идетъ по скату горныхъ отроговъ, твердый, преимущественно, суглинокъ съ гравіемъ.

Въ долинахъ ручьевъ противъ 2 желѣзнодорожныхъ мостовъ полотно представляетъ болото на протяженіи саженъ 50 въ каждой лощинѣ, причемъ подъѣздъ къ мостамъ черезъ эти ручьи невозможенъ.

При спускѣ въ лощину перваго ручья дорога представляетъ впадину для стока воды на протяженіи 50 саж. На этомъ участкѣ дороги до 30 мостовъ годныхъ для переѣзда артиллеріи, но на нихъ въѣздъ весьма затруднителенъ, благодаря крутымъ деревяннымъ аппарелямъ, а въ большинствѣ случаевъ отсутствію присыпки, вслѣдствіе чего мосты возвышаются надъ полотномъ дороги до ½ аршина.

Отъ переѣзда на 688 верстѣ до ст. Корфовской дорога идетъ справа отъ желѣзнодорожнаго полотна по лѣсистой мѣстности, пересѣченной большимъ числомъ ручейковъ, промоинъ и небольшихъ болотистыхъ лощинъ, на которыхъ имѣется до 43 мостовъ.

Дорога въ ширину имѣетъ 6 шаговъ. Дорожныя канавы имѣются на всемъ протяженіи, но полны водой. Полотно дороги имѣетъ мягкій (сырой) грунтъ. Мосты прочны, но въ нѣкоторыхъ мѣстахъ расположены такъ, что дорога получаетъ крутые и короткіе изгибы, представляющіе большое затрудненіе для движенія повозокъ.

Большая часть мостовъ не имѣетъ въѣздовъ, а кромѣ того, въ лощинахъ спуски къ нимъ круты. На 681 верстѣ 2 моста, саженъ въ 5 и въ 7 сгорѣли.

На участкѣ дороги отъ разъѣзда Краснорѣчинскаго до ст. Корфовской движеніе артиллеріи и обозовъ невозможно, а для пѣхоты затруднительно.

Движеніе войскъ по сторонамъ дороги невозможно.

3-й участокъ.

Отъ ст. Корфовской до ст. Вѣрино (18 верстъ).

Дорога отъ ст. Корфовской до ст. Вѣрино идетъ по болотистой, покрытой лѣсомъ долинѣ бассейна на рѣкѣ Чирки, пересѣченной большимъ числомъ ручьевъ.

Полотно дороги 6 аршинъ. Дорожныя канавы, имѣющіяся съ обѣихъ сторонъ, большей частью полны водой. Грунтъ полотна торфянистый, сырой. Дорога совершенно заросла травой.

На пространствѣ отъ ст. Корфовской до переѣзда на 676 верстѣ (т. е. на 3-хъ верстахъ) 21 мостъ. Мосты прочны, но не имѣютъ въѣздовъ и спуски къ нимъ круты; причемъ передъ нѣкоторыми изъ нихъ имѣются топкія мѣста на полотнѣ дороги. Между переѣздомъ на 676 верстѣ и будкой на 672 вер. дорога идетъ по мокрому кочковатому лугу, причемъ на полотнѣ въ 3-хъ мѣстахъ имѣются топкія непросыхающія пространства, саженъ 50 длиною каждое.

На этомъ участкѣ имѣется 19 мостовъ.

Отъ р. Чирки до ст. Вѣрино дорога идетъ по топкой болотистой низинѣ; на полотнѣ ея много гатей (до 11-ти), большею частью требующихъ передѣлки заново, мѣстами же на ней имѣются топи значительной длины.

На этомъ участкѣ дороги 14 мостовъ, годныхъ для переѣзда артиллеріи, но имѣющихъ общій недостатокъ, т. е. у нихъ нѣтъ въѣздовъ; они до ½ арш. возвышаются надъ полотномъ.

Участокъ дороги отъ ст. Корфовской до ст. Вѣрино труднопроходимъ для пѣхоты и негоденъ для движенія артиллеріи и обозовъ.

4-й участокъ.

Участокъ отъ ст. Вѣрино до ст. Дормидонтова (24 версты).

Дорога идетъ по болотистой, большею частью покрытой лѣсомъ равнинѣ, пересѣченной рѣками Кія, Хоръ и Подхаренокъ.

Дорога въ ширину имѣетъ 6 шаговъ, за исключеніемъ мѣстъ, гдѣ она идетъ по уступу желѣзнодорожной насыпи, суживаясь до 3-хъ шаговъ.

Дорожныя канавы имѣются только мѣстами. Полотно дороги, кромѣ мѣстъ, гдѣ она проходитъ по насыпи, представляетъ сырой торфянистый грунтъ, переходящій въ нѣсколькихъ мѣстахъ въ непроходимое болото.

Дорога по выходѣ изъ с. Сергіево-Михайловскаго (у ст. Вѣрино) до подъема на желѣзнодорожный мостъ (въ 120 саж. ширины) черезъ р. Кію имѣетъ вязкое полотно, канавы полны водой. По переходѣ черезъ мостъ на протяженіи около 1½ вер. дорога идетъ по уступу съ лѣвой стороны желѣзнодорожной насыпи, высотою до 5 саженъ, имѣя въ ширину не болѣе 4-хъ аршинъ, причемъ со стороны откоса она ничѣмъ неограждена. Далѣе дорога спускается въ низину и при самомъ спускѣ, на протяженіи 20 саж., представляетъ непросыхающее болото. За казармой на 647 верстѣ дорога тянется въ болотѣ, саженъ до 150 шириной, среди коего имѣется мостъ, недоступный для пользованія въ теплое время года.

Перейдя на 645 верстѣ на правую сторону желѣзнодорожнаго полотна, дорога идетъ по твердому грунту, укатана, и только на 641 верстѣ имѣетъ старую, неисправную гать, саженъ до 100 и канавы, наполненныя водой.

На переходѣ р. Хоръ по желѣзнодорожному мосту (длиною 160 саженъ), дорога идетъ на протяженіи около 2-хъ верстъ по уступу на лѣвой сторонѣ желѣзнодорожной насыпи, высотою до 5 саженъ, имѣя въ ширину не болѣе 3 шаговъ.

На 634 верстѣ дорога переходитъ въ болото, саженъ 50 шириной, посреди котораго имѣется мостъ. Вплоть до р. Подхаренка дорога имѣетъ топкое полотно съ канавами, полными водой. Отъ желѣзнодорожнаго моста черезъ р. Подхаренокъ (80 саж. длиной) дороги не имѣется на протяженіи до 100 саженъ.

Участокъ дороги отъ ст. Вѣрино до ст. Дормидонтова неудобенъ для движенія пѣхоты и негоденъ для артиллеріи и обозовъ.

Главные недостатки дороги составляютъ: 1) большое число топкихъ, непроходимыхъ мѣстъ, 2) малая ширина дороги въ мѣстахъ, гдѣ она проходитъ по уступамъ желѣзнодорожной насыпи, 3) отсутствіе самостоятельныхъ переправъ черезъ рр. Кія, Хоръ и Подхаренокъ, кромѣ желѣзнодорожныхъ мостовъ, гдѣ ширина проѣзжей части не болѣе 4 шаговъ. Движеніе войскъ по сторонамъ дороги невозможно.

5-й участокъ.

Отъ ст. Дормидонтова до ст. Вяземской (31 верста).

Дорога идетъ по слегка всхолмленной лѣсистой мѣстности, съ твердымъ грунтомъ.

Въ ширину дорога имѣетъ 8 шаговъ. Дорожныя канавы существуютъ на всемъ протяженіи. Полотно дороги твердое, мосты и гати исправны на протяженіи первыхъ 19 верстъ.

Къ мостамъ и настиламъ на 608, 606 и 605 верстахъ крутые спуски, такъ какъ они расположены слишкомъ низко на днѣ овраговъ; на 607 верстѣ необходимо устроить для удобства движенія повозокъ болѣе высокій мостъ.

Участокъ дороги отъ ст. Дормидонтова до станціи Вяземской удобенъ для движенія войскъ всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.

Движеніе по сторонамъ дороги для пѣхоты хотя затруднительно, вслѣдствіе неровностей мѣстности и рѣдкаго лѣса, но возможно.

6-й участокъ.

Отъ ст. Вяземской до разъѣзда Гедике (19 верстъ).

Отъ ст. Вяземской черезъ ст. Котиково до разъѣзда Гедике дорога идетъ по слегка всхолмленной мѣстности. Въ ширину она имѣетъ 8 шаговъ. Дорожныя канавы существуютъ по обѣимъ сторонамъ. Полотно имѣетъ твердый грунтъ.

Недостатки этого участка дороги составляютъ гати, большею частью, пришедшія въ ветхость и крутые спуски къ мостамъ. Участокъ дороги отъ ст. Вяземской до раз. Гедике удобенъ для движенія войскъ всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.

По сторонамъ дороги движеніе пѣхоты возможно.

7-й участокъ.

Отъ раз. Гедике до ст. Розенгартовки (32 версты).

Дорога идетъ по холмистой, покрытой лѣсомъ мѣстности, пересѣченной большимъ числомъ лощинъ. Мосты въ этихъ лощинахъ коротки и низки, а потому спуски къ нимъ круты и представляютъ серьезное препятствіе для движенія обозовъ. Грунтъ полотна дороги торфянистый, мѣстами суглинокъ, и почти на всемъ протяженіи сырой, такъ какъ канавы не имѣютъ правильнаго стока и полны водой. Между 555 и 553 верст. полотно топко, а имѣющіяся гати ветхи. Отъ 553 верст. до раз. Снарскаго, т. е. на разстояніи менѣе 6 верстъ дорога пересѣкаетъ 13 овраговъ, спуски въ коихъ неразработаны.

Отъ раз. Снарскаго до ст. Розенгартовка дорога идетъ по менѣе пересѣченной мѣстности и удобна для движенія войскъ.

Участокъ дороги отъ раз. Гедике до ст. Розенгартовки удобенъ для движенія войскъ всѣхъ родовъ оружія только на своемъ протяженіи отъ раз. Снарскаго до послѣдней станціи. Движеніе по сторонамъ дороги не возможно.

8-й участокъ.

Отъ ст. Розенгартовки до ст. Бейцуха (21 верста).

Дорога идетъ по болотистому, слегка всхолмленному и покрытому рѣдкимъ лѣсомъ пространству, пересѣченному большимъ числомъ овраговъ и ручьевъ, съ топкими тальвегами. При спускѣ отъ казармы къ р. Шивкѣ дорога идетъ на протяженіи 100 саженъ во впадинѣ желѣзнодорожнаго резерва, а потомъ пересѣкаетъ болотистую долину р. Шивки. Грунтъ полотна торфянистый-сырой и даже болотистый.

Участокъ дороги отъ ст. Розенгартовки до ст. Бейцуха неудобенъ для движенія артиллеріи и обозовъ. Движеніе войскъ по сторонамъ дороги невозможно.

9-й участокъ.

Отъ ст. Бейцуха до ст. Бекинъ (19 верстъ).

Дорога идетъ по болотистой долинѣ р. Бейцухэ, пересѣченной большимъ числомъ овраговъ съ топкимъ дномъ.

Полотно торфянистое. На всемъ протяженіи около 35 мостовъ, спуски къ нимъ, большею частью, круты. На 505 и 502 вер. и около ст. Бекинъ требуется устройство гати саженъ по 15 длиной.

Участокъ дороги отъ ст. Бейцуха до ст. Бекинъ годенъ для движенія пѣхоты и малоудобенъ для артиллеріи и обозовъ. По сторонамъ дороги движеніе невозможно.

Отъ ст. Бекинъ до ст. Бочарово (34 версты).

Дорога идетъ по долинѣ р. Бекинъ, пересѣкая отроги Самурскихъ горъ, вслѣдствіе чего на ней, въ нѣсколькихъ мѣстахъ, имѣются трудные крутые подъемы и спуски, въ низменныхъ же пространствахъ болотистыя топи. Черезъ рѣку Бекинъ переѣздъ имѣется лишь по желѣзнодорожному мосту (около 80 саж. длины). На паромѣ переправа не можетъ быть установлена, вслѣдствіе недостаточной глубины рѣки у существующихъ пристаней.

10-й участокъ.

Паромъ заготовленъ, но въ дѣйствіе не пущенъ.

Отъ переѣзда на 487 вер. до разъѣзда на 385 вер. полотно дороги представляетъ сплошную, непроходимую топь.

Отъ 479 версты дорога имѣетъ длинный, весьма тяжелый подъемъ на сопку, съ которой спускается по крутому тальвегу, а по переходѣ черезъ желѣзнодорожное полотно саженъ 150 по топкому болоту до казармы. Далѣе, дорога идетъ по мѣстности, пересѣченной большимъ числомъ канавъ и овражковъ съ топкимъ дномъ, вслѣдствіе чего, кромѣ существующихъ мостовъ, требуется устройство гатей, подсыпка полотна, въѣздовъ на мосты и исправленія канавъ.

Между 465 вер. и ст. Бочарово 3 моста разрушены разливомъ воды.

Участокъ дороги отъ ст. Бекинъ до ст. Бочарово малоудобенъ для пѣхоты и невыгоденъ для движенія артиллеріи и обозовъ.

Движеніе войскъ по сторонамъ дороги невозможно.

11-й участокъ.

Отъ ст. Бочарово до раз. Хунгузъ (28 верстъ).

Дорога идетъ по мокрой и болотистой низинѣ; полотно ея изобилуетъ топкими, непроходимыми мѣстами значительной длины.

Такъ, между переѣздами на 461 верстѣ и казармой на 458 верстѣ имѣется на столько большое болото, что, несмотря на существованіе настила около 100 саженъ длиной, еще остается непроходимое топкое пространство до 100 саженъ. На 457 верстѣ, у настила въ 150 саж. съ обѣихъ сторонъ топкія пространства. Между 453—452 верстами у настила топь саженъ 30. Недалеко отъ казармы (что у перевала) топкое непроходимое пространство саженъ въ 150.

Между 446 и 447 верстами топкое пространство по обѣимъ сторонамъ моста, въѣздъ на который невозможенъ. На 445 верстѣ топь саженъ въ 200. Далѣе, дорога пересѣкаетъ 5 овражковъ къ мостамъ, къ которымъ трудно добраться, вслѣдствіе топкости грунта.

Участокъ дороги отъ ст. Бочарово непроходимъ для пѣхоты и войскъ прочихъ родовъ оружія. По сторонамъ дороги движеніе невозможно.

12-й участокъ.

Отъ раз. Хунгузъ до ст. Губерово (16 верстъ).

Дорога идетъ по слегка всхолмленному въ низменныхъ мѣстахъ болотистому пространству, благодаря чему полотно ея на значительномъ протяженіи имѣетъ топкіе участки.

Такъ, на всемъ пространствѣ между 2-мя переѣздами, когда она идетъ по правую сторону жел. дороги, полотно ея представляетъ труднопроходимую топь.

Участокъ дороги отъ раз. Хунгузъ до ст. Губерово малоудобенъ для движенія пѣхоты и невыгоденъ для движенія артиллеріи и обозовъ.

По сторонамъ дороги движеніе невозможно.

13-й участокъ.

Отъ ст. Губерово до ст. Иманъ (по жел. дор. 33 вер.).

Дорога доведена со стороны первой станціи до 411 версты, а со стороны станціи Иманъ до пос. Сальскаго. Участки эти разобщены непроходимымъ болотистымъ пространствомъ около 14 верстъ въ ширину.

Со стороны пос. Сальскаго сдѣланы изысканія и начаты работы въ направленіи на д. Гондатти для соединенія съ дорогой на 411 верстѣ.

Участокъ дороги отъ ст. Губерово до ст. Иманъ для движенія войскъ и обозовъ непригоденъ.

Этапные пункты, въ виду крайней рѣдкости населенія въ полосѣ мѣстности, гдѣ проходитъ военная дорога, удобнѣе устроить у желѣзнодорожныхъ станцій и разъѣздовъ, такъ какъ на нѣкоторыхъ переходахъ не имѣется воды годной для питья.

Наиболѣе соотвѣтствуютъ этой цѣли:

1) Раз. Краснорѣчинскій (20 вер. отъ Хабаровска).

2. Ст. Корфовская 18 верстъ, 3) Вѣрино 28 верстъ, 4) Дормидонтова 26 верстъ, 5) Вяземская 31 верста, 6) Гедике 29 верстъ, 7) ст. Розенгартовка 32 версты, 8) Бейцуха 21 верста, 9) ст. Бекинъ 19 верстъ, 10) ст. Бочарово 34 версты, 11) раз. Хунгузъ 28 верстъ, 12) ст. Губерово 16 верстъ, 13) ст. Иманъ 33 версты (если будетъ проведена военная дорога вдоль желѣзнодорожнаго полотна).

1. Раз. Краснорѣчинскій—1) Воды нѣтъ—привозная, 2) топливо въ окрестностяхъ—дровяной лѣсъ, 3) фуража нѣтъ, 4) въ 3 вер. д.д. Ильинская и Николае-Александровская по 50 дворовъ.

2. Ст. Корфовская—1) вода—р. Ржевка, 2) топливо—дровяной лѣсъ, 3) фуражъ—сѣно въ окрестностяхъ, 4) кромѣ станціонныхъ построекъ 4 дома, человѣкъ на 10 каждый.

3. Ст. Вѣрино—1) вода—р. Кія, 2) топливо—дровяной лѣсъ, 3) фуражъ—сѣно въ большомъ количествѣ, 4) рядомъ со станціей с. Сергіево-Михайловское, около 10 дворовъ.

4. Ст. Дормидонтова—1) вода—р. Пашенная, 2) топливо—дровяной лѣсъ, 3) фуражъ—сѣно въ большомъ количествѣ.

5. Ст. Вяземская—1) вода—изъ колодцевъ и р. Средняя Седьмая, 2) топливо—дровяной лѣсъ, 3) около станціи пос. Глиновскій, около 60 дворовъ.

6. Раз. Гедике—1) вода—р. Шебенчиха, 2) топливо дровяной лѣсъ, 3) фуража—нѣтъ.

7. Ст. Розенгартовка—1) вода—р. Омутистая, 2) топливо—дровяной лѣсъ, 3) фуражъ—сѣно въ большомъ количествѣ, 4) около ст. пос. Лермонтово, около 90 дворовъ.

8. Ст. Бейцуха—1) вода—р. Бейцухэ, 2) топливо—дровяной лѣсъ, 3) фуражъ—сѣно въ окрестностяхъ.

9. Ст. Бекинъ—1) р. Быстрая, Бекинъ, колодцы, 2) топливо—дровяной лѣсъ, 3) фуражъ—сѣно въ окрестностяхъ, 4) пос. Бекинъ 112 вер.

10. Ст. Бочарово—1) вода—р. Хомхеза, 2) топливо—дровяной лѣсъ, 3) фуражъ—сѣно въ окрестностяхъ, 4) дер. Федосѣевка около 100 дворовъ.

11. Раз. Хунгузъ—1) вода—изъ колодцевъ, 2) топливо—дровяной лѣсъ, 3) фуражъ—сѣно въ окрестностяхъ, 4) въ $1^1/_2$ верстахъ дер. Ольгинская около 40 дворовъ.

12. Ст. Губерово—1) вода—р. Крутобережная, 2) топливо—дровяной лѣсъ, далеко, 3) фуражъ—сѣно въ окрестностяхъ.

13. Д. Гондатти (если военная дорога будетъ проведена отъ Имана кружнымъ путемъ)—1) вода—изъ колодцевъ, 2) топливо—дровяной лѣсъ, 3) фуражъ—сѣно въ окрестностяхъ, 4) около 40 дворовъ.

МАРШРУТЪ № 2.

Военная дорога отъ Никольска - Уссурійскаго до ст. Иманъ.

1-й участокъ.

Отъ Никольска-Уссурійскаго до сел. Михайловскаго (18 верстъ) *).

Военная дорога начинается у восточной окраины г. Никольска-Уссурійскаго шоссе, вымощеннымъ крупнымъ камнемъ. Шоссе идетъ отъ города къ вокзалу и товарной станціи и служитъ естественнымъ путемъ сообщенія въ половодье и дожди, когда низина, по которой она проходитъ, заливается водою. Въ сухое время года мѣстные жители и войска предпочитаютъ пользоваться двумя грунтовыми дорогами, проходящими тутъ же. Мосты, имѣющіеся на дорогахъ и самыя дороги,—въ исправности. За товарной станціей шоссе кончается и времянка пріобрѣтаетъ видъ обыкновенной грунтовой дороги, накатанной на естественномъ грунтѣ. Свойства ея въ общемъ таковы: ширина—1/2—3°, канавъ по сторонамъ дороги нѣтъ, если не считать случайныхъ, идущихъ небольшими участками на 4—8 верстахъ; грунтъ—глинистый, мѣстами торфяникъ.

Дорога проходитъ по слегка всхолмленной мѣстности, пересѣкаемой на 4-й, 9-й и 16-й верстахъ болотистыми участками, могущими задержать движеніе въ сырое время года, а на 16-й верстѣ, къ тому же, р. Лихачевкой, которую приходится переходить дважды: въ бродъ и по мосту.

Въ данное время эти недостатки существеннаго значенія не имѣютъ; гораздо большее значеніе имѣетъ болото на 11-й верстѣ, длиною въ 30—35°, котораго нельзя обойти, и отсутствіе дороги на 10—12 вер., если не считать за таковую едва замѣтный мѣстами слѣдъ ея по кочковатому лугу.

Всѣхъ мостовъ на указанномъ участкѣ—6; общая длина ихъ, при ширинѣ отъ 2—3°,—14 саж. 1/2 арш.

Устройство этапнаго пункта въ сел. Михайловскомъ затрудненій не встрѣчаетъ, въ виду наличія воды, помѣщеній находящейся вблизи ст. Дубинской и сопокъ, покрытыхъ лѣсомъ.

---

*) Рекогносцировка Генеральнаго Штаба капитана Вильчевскаго.

2-й участокъ.

Отъ с. Михайловскаго до с. Осиновки (18 верстъ).

Отъ с. Михайловскаго до Осиновки дорога идетъ по холмистой безлѣсной мѣстности; на всемъ протяженіи отлично накатана (почтовый трактъ) и окопана канавами. Ширина 3°, грунтъ больше суглинистый, мѣстами лишь песокъ.

Всѣхъ мостовъ 22. Общая длина ихъ, при ширинѣ въ 3°,—70 саж. 1 арш. Изъ числа мостовъ два, каждый по 23° длины (инженерной постройки и частной), возведены у с. Осиновки черезъ р. Хуну-хэза (Осиновка).

Въ сухое время года сообщеніе на всемъ участкѣ поддерживается вполнѣ безпрепятственно, въ дождливое же, когда р. Хуну-хэза выступаетъ изъ береговъ, движеніе артиллеріи и обозовъ на второй половинѣ 35 версты бываетъ затруднено: приходится отъ 1/2 до 3/4 версты итти дорогой, залитой водой. Обходныхъ путей нѣтъ.

Устройство этапнаго пункта вполнѣ возможно, но придется считаться съ доставкой жизненныхъ припасовъ и дровъ, въ виду того, что времянка отходитъ въ этомъ мѣстѣ болѣе чѣмъ на 8 верстъ отъ желѣзной дороги.

3-й участокъ.

Отъ Осиновки до Ляличи (18 верстъ).

Дорога проходитъ на 44-й верстѣ черезъ с. Кремово. Общій характеръ мѣстности по сторонамъ ея отъ Осиновки до Кремово—равнинный, на второй половинѣ—холмистый; прилегающая къ дорогѣ гора Джусанна покрыта густымъ лѣсомъ.

Ширина дороги 3°; дорога окопана канавами и отлично накатана, благодаря чему движеніе войскъ по ней не встрѣтитъ никакихъ затрудненій. Движеніе по сторонамъ времянки возможно, лишь для пѣхоты, въ колоннѣ по отдѣленіямъ.

Мостовъ до Кремово—12, общимъ протяженіемъ—22° и отъ Кремово до Ляличи—17, общимъ протяженіемъ—20 саж. 2 1/2 арш.

Всѣ мосты въ полной исправности; постройки—инженерной. Наибольшая ширина моста—3°.

Мѣсто большого привала—въ с. Кремово.

Устройство этапнаго пункта въ с. Ляличахъ неудобно въ отношеніи доставки продуктовъ, всѣ остальныя условія — помѣщеніе, вода и дрова—на лицо.

4-й участокъ.

Отъ с. Ляличи до Халкидона (25 верстъ).

Первыя три версты участка Ляличи—Халкидонъ дорога идетъ по равнинѣ въ восточномъ направленіи, пересѣкаетъ въ концѣ 3-й версты безымянную рѣчку и р. Сандугань, а затѣмъ, круто повернувъ на сѣверъ, на протяженіи 8-ми верстъ слѣдуетъ горами, покрытыми лѣсомъ; на

67-й верстѣ вновь спускается на равнину и слѣдуетъ такимъ образомъ черезъ с. Монастырище вплоть до Халкидона, пересѣкая на своемъ пути еще р. Монастырку съ притокомъ и два безымянныхъ ручья.

Грунтъ дороги на 58—64 верстахъ—каменистый (мелкій щебень), на остальномъ пространствѣ—суглинокъ.

Крутыхъ подъемовъ и спусковъ, которые бы требовали припряжки лошадей, нѣтъ.

Дорога окопана канавами только до с. Монастырища; на остальномъ участкѣ пути канавъ нѣтъ. Равнымъ образомъ ширина дороги до с. Монастырища—3°, на второй половинѣ—1—3°.

Мостовъ на участкѣ Ляличи—Монастырище—31, общимъ протяженіемъ въ 93 саж. 1 арш. Изъ нихъ болѣе важны: два моста рядомъ, одинъ въ 12°, а другой въ 8°, черезъ безымянную рѣчку въ самомъ селеніи Ляличи и мостъ черезъ р. Сандугань, длиною въ 42°.

Черезъ рѣку Монастырку легко соорудить второй мостъ: для этого необходимо сдѣлать лишь настилку изъ имѣющагося подъ рукой матеріала поверхъ нижняго строенія, еще совершенно крѣпкаго.

На участкѣ Монастырище-Халкидонъ мостовъ—11, общимъ протяженіемъ— 17 саж. 1 арш. Наибольшій—4°. Мосты всѣ въ полной исправности.

Движеніе по сторонамъ дороги на второй половинѣ участка—отъ Монастырища до Халкидона, возможно только для пѣхоты.

Весьма удобное мѣсто для большого привала имѣется у р. Монастырки.

Устройство этапнаго пункта въ с. Халкидонѣ затрудненій не встрѣтитъ.

5-й участокъ.

Отъ с. Халкидона до с. Дмитровки (25 верстъ).

Дорога на участкѣ Халкидонъ-Дмитровка проходитъ по мѣстности, пересѣченной небольшими подъемами и спусками, затрудняющими движеніе только въ дождливое время года, благодаря глинистой почвѣ.

Въ сухое же время дорога представляетъ прекрасно укатанный путь шириною 1—4°. Канавъ по сторонамъ дороги нѣтъ: мосты имѣются отъ Халкидона до Черниговки—15, общимъ протяженіемъ въ 16° и отъ Черниговки до Дмитровки—16, общимъ протяженіемъ въ 41°. Всѣ мосты исправны; наибольшій въ 10° черезъ р. Черниговку. Большой привалъ—въ Черниговкѣ.

Устройство этапнаго пункта въ с. Дмитровкѣ не встрѣтитъ затрудненій.

6-й участокъ.

Отъ с. Дмитровки до с. Спасскаго (25 верстъ).

Дорога отъ Дмитровки до Спасскаго проходитъ черезъ с. Прохоровку (118 верстъ) и Воскресенку (123 в.).

До Прохоровки дорога пролегаетъ по мѣстности холмистой, сильно пересѣченной. Ширина ея колеблется отъ $2^1/_2$—5°. Мѣстами имѣются канавы, заплывшія на двѣ трети своей глубины. Грунтъ дороги—суглинистый. Самое полотно мѣстами хорошо накатано, мѣстами—въ огромныхъ выбоинахъ, препятствующихъ движенію. Въ низинахъ, сверхъ того—топко. Мостовъ—18, общимъ протяженіемъ—20 саж. $1^1/_2$ аршина.

Дорога отъ Прохоровки до Спасскаго та же грунтовая, но въ гораздо большей исправности. Ширина не менѣе 3°, окопана мѣстами канавой. Мостовъ до Воскресенки—8, общимъ протяженіемъ 10 саж. 1 арш. и отъ Воскресенки до Спасскаго—16, общимъ протяженіемъ—9 саж. $1^1/_2$ арш. Всѣ мосты въ полной исправности.

Во избѣжаніе задержекъ въ движеніи обозовъ и артиллеріи, необходимо разровнять выбоины на первой половинѣ участка, а низкія мѣста дороги окопать канавами и провести трубы.

Мѣсто большого привала намѣчено въ с. Прохоровка.

Устройство этапнаго пункта въ Спасскомъ вполнѣ удобно во всѣхъ отношеніяхъ.

7-й участокъ.

Отъ с. Спасскаго до с. Александровскаго (27 верстъ).

Времянка отъ Спасскаго идетъ черезъ с. Хвалынку (193-я в.) и с. Александровское (149-я в.)—на первыхъ 15 верстахъ по низинѣ, а затѣмъ—по мѣстности, пересѣченной небольшими увалами, сплошь покрытыми лѣсомъ. Дорога отъ Спасскаго до с. Александровскаго отлично накатана и отъ предыдущихъ участковъ незамѣтно отличается тѣмъ, что ширина ея остается постоянной на всемъ протяженіи, именно $2^1/_2$°, а канавы въ полной исправности.

Грунтъ дороги тотъ же суглинокъ.

Мостовъ—49, общимъ протяженіемъ 107°. Всѣ исправны, за исключеніемъ одного, провалившагося, длиною въ 2 арш. (на 145-й верстѣ приблизительно). Наиболѣе длинные мосты—черезъ р. Сандохедзя (10°) и черезъ р. Спасовку (8°).

Удобное мѣсто для большого привала лишь въ с. Хвалынкѣ.

8-й участокъ.

Отъ с. Александровскаго до д. Духовской (22 версты).

На участкѣ отъ с. Александровскаго до д. Духовской дорога идетъ по болотистой низинѣ.

Ширина ея $2^1/_2$°; дорога окопана канавами; полотно на всемъ протяженіи отъ Александровскаго до 175-й версты, гдѣ времянка переходитъ на другую сторону желѣзной дороги—очень хорошее; движеніе по ней войскъ и обозовъ не встрѣтитъ затрудненій. Наоборотъ, отъ указаннаго выше переѣзда до д. Духовской, т. е., на протяженіи 3 верстъ, дорога идетъ большею частью по испорченнымъ въ концъ гатямъ, а гдѣ нѣтъ гатей покрыта огромными выбоинами. Движеніе обозовъ и особенно

артиллеріи на этомъ участкѣ пути безъ предварительнаго его ремонта невозможно.

Обхода нѣтъ.

Мостовъ—22, общимъ протяженіемъ 47°. Всѣ исправны.

Мѣсто большого привала намѣчено въ Зиньковкѣ.

Устройство этапнаго пункта въ Духовской не встрѣтитъ затрудненій въ томъ лишь случаѣ, если возможна будетъ передача жизненныхъ припасовъ прямо съ желѣзной дороги противъ Духовской на этапъ, иначе ихъ придется подвозить на 8 верстъ со ст. Свіягина, т. е. по наиболѣе плохому участку пути.

9-й участокъ.

Отъ д. Духовской до д. Комаровки (19 верстъ).

Отъ д. Духовской до 188-й версты дорога идетъ по болотистой низинѣ. Ширина ея $2^1/_2$°; канавы есть, но онѣ на половину, а мѣстами и совсѣмъ заплыли. Дорога въ выбоинахъ, гати неисправны; въ концѣ 185-й версты имѣется топь, длиною 12°, черезъ которую трудно перебраться на лошадяхъ.

На 181—191 верстахъ отъ соединенія времянки съ проселочной дорогой, подходящей въ этомъ мѣстѣ съ запада, времянка вновь хороша.

Дальнѣйшій путь на Комаровку идетъ на протяженіи 7 верстъ по проселку, шириною въ 2°, хорошо накатанному.

Мѣсто для большого привала—у разъѣзда Краевскаго.

Этапный пунктъ намѣченъ въ с. Комаровка, такъ какъ по близости нѣтъ другихъ селеній, но для того, чтобы имъ можно было пользоваться, необходимо устроить заново второй подъѣздной путь длиною $4^1/_2$—5 вер. къ селенію съ сѣвера.

Всѣхъ мостовъ на участкѣ отъ д. Духовской до 191 версты—17, общимъ протяженіемъ—22 саж. $2^1/_2$ арш. Всѣ исправны.

10-й участокъ.

Отъ д. Комаровки до Авдѣевки (25 верстъ).

Участокъ времянки отъ 191 версты до Авдѣевки проходитъ по той же болотистой низинѣ, рядомъ съ желѣзнодорожнымъ полотномъ. Ширина дороги—$2^1/_2$°, дорога окопана канавами, наполовину заплывшими. Дорога въ пользованіи мѣстнаго населенія не находится, а потому почти совершенно заросла травой. Грунтъ дороги глинистый, мѣстами торфяникъ.

Мостовъ на указанномъ участкѣ—34, общимъ протяженіемъ $73^1/_2$°; всѣ исправны.

Мѣсто большого привала у рѣчки на 195-й верстѣ.

Устройство этапнаго пункта въ с. Авдѣевкѣ удобно во всѣхъ отношеніяхъ.

11-й участокъ.

Отъ Авдѣевки до Тихменева (24 версты).

На протяженіи 21-й версты отъ Авдѣевки до Троицко-Николаевскаго монастыря дорога въ отличномъ состояніи; заплыли лишь нѣсколько канавы.

Мостовъ—13, общимъ протяженіемъ 12 саж. 2 арш. Всѣ въ исправности.

Дорога отъ монастыря до Тихменева идетъ лугомъ, по проселку, отлично накатанному, но безъ канавъ. Мостовъ—3, длиною въ общемъ 3 саж. 1 арш., всѣ три самодѣльной крестьянской работы. Препятствій для движенія войскъ и обозовъ нѣтъ.

Наиболѣе удобное для большого привала мѣсто—у часовни, но мало воды.

Устройство этапнаго пункта въ с. Тихменевѣ весьма удобно: воды и дровъ—въ изобиліи, доставка провіанта и продуктовъ съ разъѣзда Кауль не встрѣтитъ затрудненій въ виду хорошаго состоянія дороги.

12-й участокъ.

Отъ с. Тихменево до станицы Донской (22 версты).

На участкѣ Тихменево—Донская времянка идетъ по равнинѣ, покрытой небольшими перелѣсками; ширина дороги та же, т. е.—$2^{1}/_{2}°$. Канавы имѣются на всемъ протяженіи. Грунтъ дороги—суглинокъ, мѣстами — черноземъ (на проселкѣ), затрудняющій движеніе въ сырую погоду.

Движеніе по времянкѣ совершается, въ общемъ, безпрепятственно на всемъ протяженіи участка, за исключеніемъ 248 и 249 верстъ, гдѣ, за отсутствіемъ мостовъ на двухъ топкихъ мѣстахъ, длиною 3° и 10°, приходится сворачивать на глухой проселокъ.

Мостовъ—13, въ томъ числѣ 1 самодѣльный; общее протяженіе ихъ—$12^{1}/_{2}°$; всѣ исправны, но четырьмя изъ нихъ, по 2 въ с.с. Тихменево и Донской, нельзя пользоваться, такъ какъ они обрываются отвѣсно высотою до 1 арш.

Устройство этапнаго пункта въ станицѣ Донской удобно во всѣхъ отношеніяхъ.

13-й участокъ.

Отъ станицы Донской до станціи Прохаска (22 версты).

Времянка, перейдя по желѣзнодорожному мосту на правый берегъ р. Уссури, слѣдуетъ затѣмъ до самой станціи Прохаска рядомъ съ полотномъ желѣзной дороги по болотистой низинѣ, пересѣченной группами лѣса и порослями кустарника.

Отсутствіе самостоятельной переправы черезъ Уссури хотя бы паромной, можетъ поставить войска въ критическое положеніе.

Разсматриваемый участокъ—худшій на всемъ протяженіи отъ Никольска до Имана. Недостатки его заключаются въ томъ, что: 1) полотно времянки построено не сплошь, а только участками, въ особенности на 272—278 верстахъ, причемъ неразработанные участки пути приходятся какъ разъ въ наиболѣе низкихъ мѣстахъ.

Очевидно предполагалось со временемъ построить здѣсь мосты, или гати; исключеніе представляютъ первыя 5 вер. пути, гдѣ полотно дороги въ выбоинахъ, но все же доступно для проѣзда; 2) мосты, гдѣ таковые имѣются, какъ, напримѣръ, черезъ р. Тангу, длиною въ 22°, обрываются въ воду, или болото отвѣсно на 1—2°, благодаря чему пользоваться ими нѣтъ возможности; обхода нѣтъ—болото; 3) самое полотно дороги представляетъ изъ себя окопанную канавами полосу земли шириною $2^1/_2°$, на которую навалена земля, взятая при постройкѣ изъ канавъ. Земля не разровнена; полотно поросло сплошь травой. Гатей нѣтъ.

Всѣ эти недостатки приводятъ къ тому, что даже верхомъ нельзя было пройти насквозь черезъ весь участокъ.

Мостовъ—10, общимъ протяженіемъ въ 43°; всѣ исправны, но какъ и раньше было сказано, висятъ на воздухѣ, за исключеніемъ четырехъ первыхъ.

Мѣсто большого привала—у Филаретово, на 270 верстѣ.

Устройство этапнаго пункта на ст. Прохаска вполнѣ удобно.

14-й участокъ.

Отъ станціи Прохаска до казармы противъ 207 вер. (29 верстъ).

Дорога проходитъ черезъ с.с. Пантелеймоновскую и Невскую по холмистой мѣстности, сплошь покрытой лѣсомъ. Весь участокъ, въ смыслѣ пригодности его для движенія войскъ и обозовъ, долженъ быть раздѣленъ на три части: отъ ст. Прохаска до Пантелеймоновской, отъ Пантелеймоновской до д. Невской и отъ этой послѣдней до конца участка.

Времянкой до Пантелеймоновской можно будетъ пользоваться въ томъ случаѣ, если будетъ построенъ мостъ длиною въ 3° черезъ топь на 283-й верстѣ и подсыпаны аппарели къ имѣющимся здѣсь пяти мостамъ, общая длина коихъ—16°.

Для безпрепятственнаго движенія отъ Пантелеймоновской до Невской требуются еще большія работы; необходимо построить 12 мостовъ общею длиною $184^1/_2°$, изъ коихъ три большихъ черезъ топи, длиною въ 30°, 95° и 30° и подсыпать аппарели къ двумъ мостамъ; два другихъ исправны.

Участокъ дороги отъ Невской до конца перехода въ отличномъ состояніи, работъ не требуетъ.

Большой привалъ—въ д. Невской.

Устройство этапнаго пункта у казармы противъ 307 версты времянки неудобно, но, за неимѣніемъ чего-либо лучшаго, приходится остановиться на ней и создавать этапъ на голомъ мѣстѣ.

Мостовъ отъ Невской до 307-й версты—8, общимъ протяженіемъ 25°; всѣ исправны.

15-й участокъ.

Отъ казармы противъ 307 версты времянки до ст. Иманъ (15 верстъ).

Всѣ 15 верстъ находятся въ полной исправности мѣстѣ съ мостами, коихъ—14, общимъ протяженіемъ въ 63°.

Устройство этапнаго пункта въ с. Иманъ удобно во всѣхъ отношеніяхъ.

МАРШРУТЪ № 3.

Дорога отъ станціи Шмаковка на д. Авдѣевку, с. Успенку.

Протяженіе 19$^{1}/_{2}$ верстъ) *).

Отъ станціи Шмаковки до д. Авдѣевки ширина дороги 7—8 шаг. Грунтъ глинистый; полотно не ровное; много выбоинъ; требуетъ заблаговременной починки. Во время дождей дорога труднодоступна артиллеріи и обозамъ.

Отъ станціи до д. Авдѣевки обѣ стороны дороги постепенно застраиваются. Мѣстность по сторонамъ открытая—заболоченная, движеніе по сторонамъ невозможно.

Отъ д. Авдѣевки до с. Успенки ширина дороги 8—10 шаг. На первыхъ 4-хъ верстахъ отъ д. Авдѣевки грунтъ мягкій, глинистый; много ухабовъ и выбоинъ. Далѣе д. Успенки полотно ровное, хорошо наѣзженное съ твердымъ песчанымъ грунтомъ.

Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ.

На первыхъ 4-хъ верстахъ отъ д. Авдѣевки мѣстность по сторонамъ дороги заболочена; движеніе по сторонамъ невозможно. Далѣе до с. Успенки движеніе по сторонамъ возможно почти на всемъ протяженіи (встрѣчаются лишь небольшіе болотистые овраги).

Мѣстность по сторонамъ всюду почти открытая; на 7-й верстѣ къ востоку отъ деревни рѣдкій кустарникъ, въ 5-ти верстахъ отъ Успенки дорога входитъ въ рѣдкій лѣсъ; въ 2-хъ верстахъ отъ Успенки лѣсъ оканчивается и мѣстность опять открытая.

Рѣка Шмаковка пересѣкаетъ дорогу въ 1 верстѣ отъ деревни Авдѣевки; длина моста 32 шага, ширина 6½ шаговъ; устои—сваи.

У села Успенки мостъ черезъ ручей; устои—сваи; длина моста 15 шаговъ, ширина 6 шаговъ. Кромѣ этихъ наиболѣе значительныхъ мостовъ, есть еще нѣсколько мостиковъ-трубъ черезъ небольшіе болотистые овраги.

Арріергардная позиція фронтомъ на югъ имѣется на г. Медвѣжей и высотахъ къ востоку и западу отъ нея на отрядъ силою до дивизіи.

Удобныхъ бивачныхъ мѣстъ много; однако, вездѣ недостатокъ воды. Въ с. Успенкѣ можетъ свободно расквартироваться бивакомъ до бригады пѣхоты съ артиллеріей. Вода—колодцы и р. Уссури. Дрова—запасы у жителей и лѣсъ вблизи селенія. Сѣно—запасы у жителей большіе; овса много.

---

*) Рекогносцировка Генеральнаго Штаба Капитана Дыммана 1908 г.

МАРШРУТЪ № 4.

Дорога отъ с. Успенки на Троицко-Николаевскій монастырь.

(Протяженіе 14 верстъ) *).

На первыхъ двухъ верстахъ отъ села Успенки ширина дороги до 10-ти шаговъ, далѣе 4—6 шаговъ. Въ 11-ти верстахъ отъ Успенки путь этотъ выходитъ на большую монастырскую дорогу; здѣсь ширина дороги 8—10 шаговъ.

На первыхъ 7-ми верстахъ отъ Успенки грунтъ мягкій и лишь мѣстами средній. Въ 7-ми верстахъ отъ этой деревни—болотистый на протяженіи $1^1/_3$ версты. У креста, дороги выходятъ на большую монастырскую дорогу; здѣсь грунтъ твердый; этотъ участокъ до монастыря въ отличномъ состояніи. Для артиллеріи и обозовъ прохожденіе болотистаго участка дороги очень трудно.

На первыхъ 3-хъ верстахъ отъ с. Успенки дорога идетъ по мѣстности открытой—пашни, луга; движеніе по сторонамъ дороги возможно. Въ 3-хъ верстахъ начинается рѣдкій дубнякъ и кустарникъ; въ 3-хъ верстахъ мѣстность опять открытая—пашни, луга, мѣстами болото. Движеніе по сторонамъ дороги невозможно.

Отъ г. Медвѣжьей до монастыря дорога идетъ большею частью по мѣстности закрытой—рѣдкій лѣсъ, съ небольшими открытыми полянами. Движеніе по сторонамъ невозможно.

Въ 7-ми верстахъ отъ с. Успенки луговое болото шириною въ $1^1/_3$ версты, труднопроходимое для артиллеріи и обозовъ. Нѣсколько небольшихъ балокъ и овраговъ съ болотистымъ дномъ; всюду имѣются объѣзды. Монастырскій участокъ дороги въ очень хорошемъ состояніи; мосты весьма прочные.

Гора Медвѣжья и возвышенность къ западу и востоку отъ нея могутъ служить хорошей арріергардной позиціей фронтомъ на юго-юго-востокъ на отрядъ—силою 4—6 полковъ пѣхоты.

У монастыря можетъ стать бивакомъ 4—6 полковъ. Вода—р. Уссури. У Тихменева квартиро-бивакъ на бригаду.

---

*) Рекогносцировка Генеральнаго Штаба Капитана Дыммана 1908 г.

МАРШРУТЪ № 5.

Дорога отъ деревни Бѣльцовой до дер. Степановки.

*(Протяженіе 18 верстъ *).*

Ширина дороги отъ дер. Бѣльцовой 4—5 шаговъ. Грунтъ мягкій, глинистый; въ лощинахъ болотистый; на перевалахъ сильно каменистый.

Отъ деревни Бѣльцово до деревни Степановки 5 переваловъ: 1-й начинается у д. Бѣльцовой; высокъ и крутъ; необходимы тормазъ и припряжки; грунтъ крайне каменистый, длина перевала около $1^1/_2$ версты, перевалъ этотъ очень труденъ, и доступенъ лишь для горной артиллеріи и вьючныхъ обозовъ. 2-й въ 3-хъ верстахъ отъ Бѣльцовой, длина около 1 версты, невысокъ, но труденъ для обозовъ и артиллеріи, въ виду плохого состоянія дороги, тормазъ и припряжки мѣстами нужны. 3-й начинается въ 6-ти верстахъ отъ д. Бѣльцовой, по своимъ свойствамъ одинаковъ со вторымъ. 4-й въ 10 верстахъ отъ Бѣльцовой, по свойствамъ и трудности сходенъ съ 1-мъ, грунтъ—глина, камни; длина около 2-хъ верстъ. 5-й въ 3-хъ верстахъ отъ д. Степановки—не высокъ, но труденъ по причинѣ глинистаго и каменистаго грунта. Движеніе по сторонамъ невозможно.

Мѣстность по сторонамъ отъ Бѣльцовой до пасѣки закрытая; мѣстами небольшія болотистыя поляны. Отъ пасѣки на первыхъ 2-хъ верстахъ—къ западу отъ дороги—закрытая, къ востоку—открытая, болотистая долина р. Уссури. Далѣе (4 пер.), на протяженіи двухъ верстъ, мѣстность закрытая. Между 4 и 5 перевал.—закрытая. Лѣсъ всюду рѣдокъ. Горы—съ крутыми скатами.

Дорогу пересѣкаетъ много небольшихъ ручьевъ съ сильно болотистыми берегами. Мостики имѣются лишь черезъ нѣкоторые изъ нихъ (требуютъ основательныхъ исправленій); большею частью—броды.

Лощины, пересѣкающія дорогу, болотисты.

Позицій и удобныхъ бивачныхъ мѣстъ на пути нѣтъ.

---

*) Рекогносцировка Ген. Штаба Капитана Дыммана 1908 г.

МАРШРУТЪ № 6.

Дорога отъ д. Степановки до села Успенки.

(Протяженіе 16 верстъ) *).

Ширина дороги отъ 4-хъ до 10 шаговъ (на послѣднихъ 2-хъ верстахъ отъ с. Успенки).

Грунтъ мягкій болотистый, только на послѣднихъ 2-хъ верстахъ отъ Успенки средній. Крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ.

Почти на всемъ протяженіи дорога идетъ по мѣстности открытой—луговое болото и рѣдкія пашни. Мѣстами отдѣльныя группы деревьевъ и рѣдкій кустарникъ. Движеніе по сторонамъ невозможно.

Дорогу пересѣкаютъ нѣсколько небольшихъ ручьевъ съ сильно болотистыми берегами; броды.

Въ 6½ верстахъ отъ деревни Степановки глубокая балка съ болотистыми берегами; броды глубиною до 1½ аршина.

Почти на всемъ протяженіи дорога идетъ по сильно заболоченной мѣстности, почему и грунтъ дороги очень мягкій. Движеніе небольшого отряда послѣ дождей будетъ крайне затруднено. Позицій на пути нѣтъ.

У деревни Степановки можетъ стать бивакомъ до бригады. Вода—р. Уссури.

---

*) Рекогносцировка Ген. Штаба Капитана Дыммана 1908 г.

МАРШРУТЪ № 7.

Путь отъ устья рѣки Саченбеа въ систему рѣки Имана *).

Отъ устья рѣки Саченбея до первыхъ фанзъ, находящихся въ 5-ти верстахъ отъ моря, есть только слабая тропинка. Сообщеніе съ моремъ въ этомъ участкѣ производится обыкновенно на лодкахъ. Отъ первыхъ фанзъ вверхъ по рѣкѣ до послѣднихъ земледѣльческихъ фанзъ китайцевъ—на протяженіи 8-ми верстъ отъ моря—идетъ колесная дорога; около фанзъ тазовъ она превращается въ торную тропу, которая тутъ же недалеко при поворотѣ на сѣверъ переходитъ одинъ перевалъ съ пологимъ подъемомъ и чрезвычайно крутымъ спускомъ. Тропа эта неровная, лѣпится часто по карнизамъ и закраинамъ, чрезвычайно камениста, мѣстами движеніе по ней прямо-таки опасно и только однѣ привычныя лошади китайцевъ способны совершать движеніе по такимъ мѣстамъ, гдѣ и для пѣшехода нужна привычка и сноровка. Какъ и по всѣмъ прочимъ долинамъ, по мѣрѣ удаленія отъ моря и по мѣрѣ приближенія къ Сихота-Алину, тропа становится слабѣе, каменистѣе и болѣе завалена буреломомъ. Не доходя до перевала 20 верстъ, она раздѣляется на двѣ тропы. Лѣвая идетъ на рѣку Кулумбэ (притокъ Имана **), и правая на рѣку Арму, впадающую въ Иманъ значительно ниже р. Кулумбэ. Около самаго перевала тропа становится еле замѣтной. Высота перевала надъ уровнемъ моря 880 метровъ. Отъ моря до Сихота-Алина 68 верстъ.

По ту сторону хребта тропа сразу становится много хуже: болота, сплошной буреломъ, молодой ельникъ и пихтачъ чрезвычайно затрудняютъ движеніе. Общее направленіе тропы на сѣверъ. Спустившись съ главнаго массива, она подходитъ къ фанзѣ—балагану звѣровщика Лю-Сіи-Це. Далѣе надо идти безъ тропы, придерживаясь подножія и скатовъ горъ съ правой руки и имѣя слѣва рѣку Нанчу (притокъ рѣки Кулумбэ); направленіе на сѣверо-востокъ къ звѣровымъ ловушкамъ у фанзы Сіу-фу (на 30 верстъ ниже сліянія рѣки Нанчи и Бейчи, составляющихъ р. Кулумбэ). Отъ перевала до фанзы Сіу-фу 52 версты. Эта часть пути очень тяжелая. Нужно быть хорошо втянутымъ, чтобы выдержать трудность переходовъ. Самое движеніе по этимъ тропамъ надо производить съ большою осторожностью и не иначе, какъ съ проводникомъ, такъ какъ легко можно сбиться, заблудиться и даже погибнуть съ голоду. Отъ фанзы Сіу-фу по рѣкѣ Кулумбэ и далѣе по рѣкѣ Иману,

---

*) Экспедиція 1906 г. Отчетъ Шт. Кап. Арсеньева.

**) Рѣка того же наименованія впадаетъ въ Японское море.

вплоть до русскихъ деревень, тоже никакой тропы нѣтъ. Китайцы и орочены отсюда спускаются на лодкахъ, а зимой таскаютъ грузы по льду на нартахъ. Отъ рѣки Кулумбэ до русскихъ поселеній 175 верстъ.

Первая русская деревня Котельная находится около устья р. Инцухэ. Отъ этой новопоселенной деревни до самой станціи желѣзной дороги лѣвымъ берегомъ Имана приблизительно отъ 80 до 100 верстъ, а въ сторонѣ отъ рѣки, но параллельно ей идетъ дорога, построенная переселенческимъ управленіемъ въ 1905 году. Дорога эта окопана канавами съ обѣихъ сторонъ, въ отличномъ состояніи; мосты всѣ исправны, крѣпкіе, надежные. Ширина и состояніе дороги допускаютъ движеніе пѣхоты по отдѣленіямъ, кавалеріи въ колоннѣ по шести и артиллеріи въ колоннѣ по два орудія. Единственный недостатокъ этой дороги — отсутствіе мостовъ черезъ рѣки Инцухэ и Ваку. Выстроенные на нихъ паромы совершенно не удовлетворяютъ своему назначенію, вслѣдствіе того, что уровень воды сильно мѣняется въ зависимости отъ выпадающихъ дождей въ верховьяхъ этихъ рѣкъ. Поэтому во время половодья, вслѣдствіе быстроты теченія, паромъ сноситъ, такъ какъ канаты не выдерживаютъ, обрываются и сообщеніе совершенно прекращается, а въ малую воду паромные подъѣзды оказываются настолько высоки отъ воды, а паромы на столько внизу, что пользоваться ими опять таки не представляется возможнымъ.

МАРШРУТЪ № 8.

Путь долиною рѣки Тютихи къ верховьямъ рѣки Иманъ *).

Въ нижнемъ теченіи р. Тютихи отъ фанзы до фанзы по обѣ ея стороны до лѣваго и самаго большого притока Инзъ-Лаза-Гоу идетъ отличная колесная твердоукатанная дорога, дающая возможность безпрепятственному движенію колеснаго обоза. Эта дорога въ указанномъ мѣстѣ раздѣляется на двѣ тропы. Одна изъ нихъ идетъ по притоку Инзъ-Лага-Гоу, превращается въ звѣровую тропу, скоро исчезающую, вторая же продолжаетъ итти вверхъ дальше по рѣкѣ Тютихѣ. Чѣмъ глубже тропа эта уходитъ въ горы, тѣмъ все болѣе она становится каменистой, хотя ровной и хорошо утоптанной. Нога скоро утомляется отъ постояннаго ощущенія твердой почвы подъ подошвой. Она тянется далеко на Рудники, минуетъ двѣ звѣровыхъ фанзы китайцевъ и доходитъ до самыхъ верховьевъ рѣки.

Истоки рѣки Тютихи представляютъ собой два ручья, изъ коихъ лѣвый беретъ начало у подошвы одной изъ высшихъ точекъ Сихота-Алина. Перевалить черезъ Сихота-Алинъ здѣсь на рѣку Ното-хэ не представляется возможнымъ, такъ какъ гигантскіе скалы и утесы, громоздясь другъ на друга, образуютъ положительно совершенно отвѣсныя стѣны и подымаются въ высоту до полутора тысячъ метровъ.

По правому ручью идетъ слабый намекъ на тропу съ переваломъ черезъ Сихота-Алинъ въ верховья бассейна Имана. На рѣку Иманъ есть еще и другой перевалъ тоже по рѣкѣ Тютихѣ, ниже верстъ на 10, высотою надъ уровнемъ моря въ 1.000 метровъ. Оба послѣдніе перевала, хотя и высоки, но подъемы имѣютъ длинные и постепенные и нельзя сказать, чтобы очень крутые. По этой тропѣ манзы на своихъ плечахъ котомками доставляютъ на р. Иманъ въ звѣровыя фанзы муку и чумизу на время соболеванья. Отъ моря до верховьевъ рѣки Тютихи 75 верстъ.

Обѣ тропы, идущія съ р. Тютихи черезъ Сихота-Алинскій хребетъ въ бассейнъ рѣки Имана, мало хожаны и идутъ къ сѣверу лишь до звѣровыхъ фанзъ, находящихся по первой тропѣ въ 4-хъ дняхъ пути и по второй тропѣ въ 15 верстахъ отъ Горнаго Кряжа, гдѣ и кончаются. Далѣе по рѣкѣ Иману отъ этихъ фанзъ никакой тропы нѣтъ.

---

*) Экспедиція 1906 г. Отчетъ Штабсъ-Капитана Арсеньева.

МАРШРУТЪ № 9.

Путь долиною рѣки Тадушу (Лифулэ) къ фанзамъ Іолайза въ долинѣ рѣки Луфудзинъ *).

(Общее протяженіе пути около 135 верстъ).

По рѣкѣ Тадушу отъ устья ея идетъ сперва тропа до фанзы Та-Дянза, а отсюда дорога мѣстами прерывающаяся и превращающаяся въ тропу въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ мало фанзъ или ихъ нѣтъ вовсе. Препятствій для движенія на этомъ участкѣ нѣтъ. Такой путь до р. Юшангоу, послѣ чего уже идетъ исключительно только тропа, которая еще немного за фанзой Лудева (р. Вангоу) входитъ въ лѣсное пространство вплоть до самаго перевала черезъ Ситоха-Алинъ. Разстояніе отъ моря до перевала 68 верстъ. Это главный магистральный путь отъ моря въ систему р. Уссури и ея притоковъ. Самый перевалъ черезъ Горный Кряжъ представляетъ собой большую глубокую сѣдловину съ абсолютной высотой въ 480 метровъ. Подъемъ медленный, сперва пологій, потомъ сразу крутой и короткій. Вся площадь сѣдловины чрезвычайно болотиста и покрыта горѣлымъ лѣсомъ. Тропа на ней вязкая, топкая даже и въ сухое время года.

Послѣ перевала, выйдя на р. Фудзи (Пауго), тропа идетъ внизъ по теченію этой рѣки, все время вплотную придерживаясь ея праваго берега. Въ верхней своей части тропа болотистая, сырая, даже топкая и вязкая. Движенію мѣшаетъ много бурелома и корни деревьевъ, образующіе рѣшетины, но чѣмъ дальше, тѣмъ тропа становится все лучше и лучше. Все время тропа идетъ лѣсомъ. На пути одинъ большой перевалъ. Не доходя 4-хъ верстъ до поляны у горъ Саенъ-Лаза, тропа, стѣсненная съ правой стороны громадными отвѣсными скалами, переходитъ на лѣвый берегъ. Тутъ ее очень трудно разыскать, ибо въ этомъ мѣстѣ рѣка постоянно разливается, затопляетъ лѣсъ, заноситъ тропу пескомъ и иломъ и прокладываетъ себѣ всюду новыя русла и протоки. Если дожди были болѣе или менѣе значительные, то наводненіе на этомъ участкѣ дѣлается настолько сильнымъ, что сообщеніе совершенно прекращается дней на десять. Только привычные, смѣлые охотники-гольды въ это время рискуютъ карабкаться черезъ скалы и то въ теченіе цѣлаго дня успѣваютъ сдѣ-

*) Экспедиція 1906 г. Отчетъ Штабсъ-Капитана Арсеньева.

лать 3—4 версты, не болѣе. Наконецъ, тропа снова переходитъ на правый берегъ рѣки и одновременно съ тѣмъ выходитъ изъ лѣсу на поляну Сяень-Лаза. По пути до фанзы того же имени тропа еще разъ окончательно переходитъ на лѣвый берегъ рѣки, затѣмъ бросаетъ долину, потому что она снова становится очень лѣсистой и болотистой и лѣвыми склонами горъ черезъ перевалъ выходитъ на долину Іолайза, гдѣ и соединяется съ тропой, идущей съ р. Аввакумовки (Вай-фудзина). Отъ перевала до фанзы Іолайза 67 верстъ.

У фанзъ Іолайза тропа соединяется съ тропой, идущей долиной р. Аввакумовки (маршрутъ № 10).

Отъ фанзъ Іолайза до ст. Шмаковка тянется колесная дорога.

МАРШРУТЪ № 10.

Путь отъ поста Св. Ольги долиной рѣки Аввакумовки (Вай-Фудзинъ) къ фанзамъ Іолайза въ долинѣ р. Луфудзинъ *).

(Общее протяженіе пути около 137 верстъ).

Отъ поста Св. Ольги тянется почтовый трактъ, который между деревнями Пермской и Фудиномъ круто поворачиваетъ на юго-востокъ. По этой дорогѣ можетъ итти пѣхота вздвоенными рядами, кавалерія въ колоннѣ на два и артиллерія съ обозами колонной въ одно орудіе.

Далѣе, вверхъ по рѣкѣ Аввакумовкѣ, дорога вполнѣ колесная, хорошо укатанная, но она такова лишь до тѣхъ поръ, пока будутъ фанзы. Какъ только фанзы становятся рѣже, дорога постепенно все больше и больше утрачиваетъ колесные слѣды и мало-по-малу у сліянія рѣки Эрдагоу съ Аввакумовкой превращается въ тропинку.

Въ бассейнѣ рѣки Аввакумовки слѣдуетъ еще упомянуть о тропахъ, идущихъ по ея притокамъ. Самый большой притокъ—это рѣка Арзамазовка. Отъ д. Пермской (устье) вверхъ по этой рѣкѣ идетъ настоящая колесная дорога, которая, впрочемъ, тянется лишь до тѣхъ поръ, пока будутъ крестьянскія заимки. Заимки кончаются тамъ, гдѣ рѣка дѣлаетъ поворотъ на сѣверо-западъ. Движеніе по ней можетъ производиться удобно, быстро и безостановочно. Далѣе вверхъ по этой рѣкѣ отъ Кустовой рѣчки нѣкоторое время еще идетъ охотничья тропа, которая тоже скоро пропадаетъ. Слабая тропинка идетъ и по рѣчкѣ Касафуновой и по р. Широкой, но скоро въ лѣсу она тоже кончается.

Между д. Пермской и постомъ Св. Ольги по р. Арзамазовкѣ и Поддѣваловкѣ идетъ хорошая колесная дорога. Вообще, въ этомъ районѣ много разныхъ тропъ и дорогъ, какъ и всегда около жилыхъ мѣстъ.

Сперва, разсматриваемая тропа торная, но, приближаясь къ горамъ, становится слабой и едва замѣтной, мѣстами она болотистая и сильно завалена буреломомъ, идетъ только по соболинымъ ловушкамъ и доступна исключительно лишь для пѣшеходовъ.

Подъемъ на Сихота-Алинскій перевалъ продолжительный, медленный, постепенный, террасообразный. Высота перевала 745 метровъ. За переваломъ, послѣ спуска съ главнаго кряжа, тропа идетъ все время вдоль рѣки

*) Экспедиція 1906 г. Отчетъ Штабсъ-Капитана Арсеньева.

Лифудзина сплошнымъ лѣсомъ. Здѣсь она мѣстами очень камениста и движеніе по ней въ силу этого обстоятельства затруднительно.

Въ общихъ чертахъ отъ залива Св. Ольги по р. Аввакумовкѣ на р. Лифудзинъ къ фанзѣ Іолайза возможно только движеніе пѣхоты, кавалеріи, горной артиллеріи и вьючнаго обоза и при томъ при условіи, если впереди пойдетъ небольшой рабочій авангардъ для расчистки пути на Сихота-Алинскомъ перевалѣ; на передвиженіе отъ послѣднихъ земледѣльческихъ фанзъ на р. Аввакумовкѣ до первыхъ такихъ же фанзъ на р. Луфудзинѣ, гдѣ можно достать пропитаніе, отряду при благопріятныхъ условіяхъ понадобится не болѣе 6 сутокъ.

У фанзъ Іолайза описываемый путь соединяется съ тропой, идущей по долинѣ р. Тадушу (маршрутъ № 9). Отъ фанзъ Іолайза идетъ колесная дорога къ станціи Шмаковкѣ, свѣдѣнія о которой, при составленіи настоящаго описанія, доставлены не были.

Отъ описанной тропы по теченію р. Тадушу отдѣляется старая кружная тропа, также переваливающаяся черезъ Ситоха-Алинъ и выходящая въ долину р. Луфудзинъ. Тропой этой въ настоящее время пользуются мало и она стала заростать.

МАРШРУТЪ № 11.

Тропы по притокамъ рѣки Тадушу (Лифулэ) *).

1) Тропа по рѣкѣ Юшангоу идетъ вверхъ по земледѣльческимъ фанзамъ, пока таковыя будутъ, и прекращается тотчасъ же, какъ прекращаются фанзы звѣролововъ.

Длина тропы 12 верстъ.

2) Тропа по рѣкѣ Вангоу очень слабая и каменистая; движеніе по ней затруднительно. Она доходитъ до Сихота-Алина и, переваливъ черезъ сѣдловину высотой въ 785 метровъ, попадаетъ въ бассейнъ рѣки Ното-хэ (р. Дананца). Отъ рѣки Тадушу по ней до перевала 24 версты. Переваливъ Сихота-Алинъ, тропа, придерживаясь лѣвыхъ пологихъ болотистыхъ увaловъ р. Дананца, идетъ внизъ по ея теченію до р. Ното и далѣе по р. Ното; въ верхней части своего пути тропа эта грязная, сырая. Толстый влажный слой мховъ слегка только прикрываетъ растилающіеся по камнямъ корни деревьевъ, что очень затрудняетъ движеніе,—нога скоро утомляется. Общій характеръ растительности—хвои, ельникъ и пихтачъ. Отъ перевала до земледѣльческихъ фанзъ Дяньдиши на р. Ното 80 верстъ.

3) Тропа по маленькой „безымянной" рѣчкѣ, въ самыхъ почти верховьяхъ р. Тадушу, направляется на сѣверъ къ перевалу черезъ главный хребетъ и выходитъ на р. Лифудзинъ, подымается вверхъ почти до истоковъ ея, поворачиваетъ на западъ, снова переваливаетъ горы и попадаетъ въ систему р. Ното; это обычный путь китайцевъ, совершающихъ свои путешествія отъ моря къ р. Ното и обратно. Высота перевала 564 и 668 метровъ.

Отъ перевала съ р. Лифудзина на Ното тропа идетъ по рѣкѣ Сяо-Дананца, затѣмъ, по р. Дананца и сразу выходитъ къ китайскому селенію Дянъ-диши, расположенному на р. Ното въ нижнемъ ея теченіи, гдѣ соединяется со второй тропою.

---

*) Экспедиція 1906 г. Отчетъ Шт.-Кап. Арсеньева.

МАРШРУТЪ № 12.

Тропа вдоль рѣкъ, впадающихъ въ море къ сѣверу отъ р. Саченбеа *).

Къ сѣверу отъ р. Саченбеа, по долинамъ рѣкъ, впадающихъ въ море, ведутъ слѣдующія тропы:

1) По рѣкѣ Балимвэ—слабая, часто прерывающаяся тропка, ведетъ только по соболинымъ звѣровымъ фанзешкамъ. По ней можно, но только при помощи проводниковъ, съ большимъ трудомъ, достигнуть до хребта Сихота-Алинъ. Длина тропки 11 верстъ;

2) По рѣкѣ Секхомѣ идетъ охотничья тропа, такого же качества какъ и по р. Билимвэ; во многихъ мѣстахъ она совершенно исчезаетъ. При движеніи по этой тропкѣ большимъ препятствіемъ является сама рѣка: тропка переходитъ съ одного берега на другой. Переправа же въ бродъ, черезъ рѣку, вслѣдствіе большой воды и стремительнаго теченія—опасна.

Длина тропы 160 верстъ.

3) По р. Кулумбэ **) отъ моря вверхъ по ея теченію никакой тропы нѣтъ, но отъ того мѣста, гдѣ тропа, идущая съ р. Такхомы (см. маршрутъ № 16-й) черезъ долину р. Кулумбэ бросаетъ эту послѣднюю у скалы Вторая Янтунлаза и идетъ на р. Найну,—отдѣляется небольшая тропа, проложенная звѣровщиками корейцами. Тропка эта идетъ почти до истоковъ р. Кулумбэ. По ней итти тяжело, потому что приходится постоянно переходить съ одного берега рѣки на другой, а мѣстами и просто итти въ водѣ по руслу рѣки между скалами.

4) Отъ корейской фанзы, что у устья рѣки Найны, вверхъ по этой послѣдней также идетъ тропа, длиною около 10 верстъ. Тропинка эта кончается у соболиной фанзы.

5) По р. Амгу старообрядцы проложили тропу исключительно пѣшеходную, по которой можно выйти на рѣку Кушунгоу въ 20 вер. отъ ея устья.

6) Точно также по рѣкѣ Кушунгоу, какъ и по рѣкѣ Такхомѣ проложена звѣровщиками плохая тропинка, идущая и далѣе по р. Улянгоу черезъ хребетъ Сихота-Алинъ къ р. Бикину. За переваломъ тропа продолжается еще нѣкоторое время по рѣкѣ Ляоленгоуза, но дойдя до звѣровой фанзы Сунцая совершенно прекращается. Далѣе, по р. Мыхэ, по р. Багаму и по р. Бикину никакой тропы нѣтъ. Рѣка образуетъ цѣлый лабиринтъ протоковъ, обходить которые немыслимо и потому движеніе возможно въ этихъ мѣстахъ только лѣтомъ на лодкахъ и зимой по льду рѣки.

---

*) Экспедиція 1907 г. Отчетъ Шт.-Капитана Арсеньева.

**) Другая рѣка того же наименованія составляетъ притокъ р. Имана (см. стр. 89).

МАРШРУТЪ № 13.

Тропа по долинѣ рѣки Ахобэ *).

Отъ устья рѣки Ахобэ, вверхъ по ея теченію, между фанзами, идетъ сперва колесная дорога на протяженіи 10 верстъ, которая затѣмъ превращается въ тропинку. Тропинка эта тянется на протяженіи 37 вер., переваливаетъ хребетъ и переходитъ р. Синанцу, переваливаетъ черезъ Сихота-Алинъ и тогда только попадаетъ въ бассейнъ верховьевъ рѣки Имана. Но какъ и тропы, идущія съ р. Тютихи, она дальше звѣровой фанзы не идетъ и здѣсь совершенно прекращается. По этой тропѣ возможно лишь движеніе пѣшеходовъ и вьючныхъ обозовъ. Протяженіе всей тропы 47 верстъ.

---

*) Экспедиція 1909 г. Отчетъ Шт.-Капитана Арсеньева.

МАРШРУТЪ № 14.

Тропа по р. Владиміровкѣ (Іодзыхэ) *).

Вверхъ по рѣкѣ Владиміровкѣ (Іодзыхэ) отъ ея устья между фанзами идетъ колесная дорога, которая продолжается до сліянія рр. Синанца и Лутангоу, текущихъ между хребтомъ Сихота-Алинъ и параллельнымъ ему хребтомъ, съ юго-запада и съ сѣверо-востока и составляющихъ рѣку Іодзыхэ. По рѣкѣ Синанцѣ нѣкоторое время тянется небольшая тропка къ лудевной фанзѣ на протяженіи 15 верстъ.

Далѣе, тропа очень слаба и движеніе по этой рѣкѣ чрезвычайно затруднительно. Рѣка стѣсняется горами, утесами и скалами, очень порожиста и камениста. Въ этомъ районѣ тропъ черезъ Сихота-Алинъ нѣтъ. На р. Лутангоу въ 75 верстахъ отъ ея впаденія въ р. Іодзыхэ есть одна только звѣровая фанза съ кружной черезъ горы по р. Дунгоу тропинкой, по которой китайцы вьючнымъ порядкомъ въ четыре—пять дней доставляютъ туда продукты во время соболеванія.

*) Экспедиція 1906 г. Отчетъ Штабсъ-Капитана Арсеньева.

МАРШРУТЪ № 15.

Описаніе пути отъ поста св. Ольги вдоль морского побережья—въ бухтѣ Терней *).

На протяженіи первыхъ шести верстъ отъ поста Св. Ольги тянется дорога, вполнѣ пригодная для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ; далѣе Першинскаго рудника, дорога доступна только для пѣхоты, конницы и горной артиллеріи.

Отъ Першинскаго рудника до дер. Веселый Яръ, дорога переходитъ въ тропу, доступную только для пѣшаго и коннаго. Селеній по дорогѣ до рудника нѣтъ. Тропа идетъ на всемъ протяженіи то подымаясь на гору, или откосъ горы, или спускаясь въ долины—сплошь болотистыя; движенія на колесахъ въ этихъ мѣстахъ совершенно нѣтъ; всѣ передвиженія совершаются пѣшкомъ. Отъ южной оконечности залива Св. Владиміра, перейдя, при подходѣ къ ней, черезъ крутой перевалъ, едва доступный легко навьюченнымъ лошадямъ, тропа тянется вдоль берега черезъ скалы и большіе камни и только отъ перваго прѣснаго озера подымается въ гору и, пройдя черезъ довольно крутой перевалъ, поворачиваетъ съ запада на востокъ и по болотистой долинѣ, перейдя ее наискось, вправо, выходитъ къ морю, по берегу котораго и доходитъ до устья рѣки Хулуэ, на сѣверной сторонѣ которой и лежитъ дер. Веселый Яръ; деревня состоитъ изъ 44 душъ населенія, изъ которыхъ мужчинъ—28, женщинъ—10 и дѣтей—6; лошадей—28, коровъ—1, есть свиньи, куры и утки; дворовъ—13. Водой деревня питается изъ 2-го прѣснаго озера, расположеннаго между моремъ и деревней и изъ рѣки Хулуэ. Въ смыслѣ расквартированія войскъ деревня совершенно не годна; запаса фуража почти нѣтъ; сѣно имѣется лишь въ небольшомъ количествѣ; овса же, или ячменя нѣтъ совершенно;—всѣ дворы не огорожены и не имѣютъ почти никакихъ хозяйственныхъ пристроекъ; имѣется хлѣбопекарня, которая можетъ выпечь хлѣба ежедневно на 100—150 человѣкъ. Между моремъ и деревней и среди домиковъ имѣется площадь годная для бивака цѣлой дивизіи съ артиллеріей и кавалеріей. Главный промыселъ жителей деревни—рыбная ловля; рыба ловится въ огромномъ количествѣ. Населена деревня преимущественно запасными солдатами; есть двѣ—три фанзы, гдѣ живутъ китайцы и тазы (мѣстные туземцы). Къ деревнѣ разъ въ недѣлю приходитъ изъ Владивостока пароходъ. Тропа прерывается на правомъ берегу рѣки Хулуэ и, черезъ рѣку

въ деревню Веселый Яръ переправляются на лодкахъ; бродъ есть въ трехъ верстахъ отъ устья, вверхъ по теченію. Дорога отъ деревни Веселый Яръ до деревни Тапауза (Колонія Дружба) тянется по откосамъ, подошвамъ горъ и болотистымъ долинамъ и доступна для колеснаго обоза; далѣе Тапаузы идетъ вьючная тропа. Тапауза, или Дружба имѣетъ пока одинъ дворъ и шесть жителей мужчинъ; жители занимаются хлѣбопашествомъ, главнымъ образомъ, разводя овесъ, гречу, огородныя овощи, ловятъ рыбу и охотятся; производятъ пробную культуру различныхъ злаковъ. Изъ запасовъ овса и сѣна, какъ фуража для отряда, имѣются небольшіе запасы сѣна. Къ югу отъ колоніи лежитъ соленое озеро Тапауза, отдѣленное отъ моря косою, шириною въ одну версту; площадь озера 9 верстъ. Отъ Тапаузы тропа развѣтвляется; одна тропа идетъ отъ Тапаузы сначала къ востоку, пересѣкаетъ рѣку Тапауза и пройдя въ сѣверномъ направленіи по берегу этой рѣки около 4-хъ верстъ, снова соединяется съ тропой, идущей отъ колоніи прямо въ сѣверномъ направленіи; послѣдняя трудно-проходима, пересѣкаетъ на этомъ четырехъверстномъ пространствѣ два, трудно проходимыхъ болота. Лѣтомъ эта часть тропы совершенно непроходима. Вся же тропа проходима только для вьюковъ. Отъ колоніи—Дружба восточная тропа, перейдя долину, идетъ по лѣвому берегу рѣки Тапауза по скату хребта, въ концѣ долины круто поворачиваетъ почти на востокъ, по долинѣ, которая къ Большому Тадушинскому перевалу вновь принимаетъ сѣверное направленіе. Тропа въ концѣ долины круто переходитъ съ западнаго края долины на восточный и пройдя немного по послѣднему краю, упирается въ Большой Тадушинскій перевалъ. Большой Тадушинскій перевалъ—съ сильно крутымъ подъемомъ и съ еще болѣе крутымъ спускомъ, тянется на $5^{1}/_{2}$ верстъ. По подъему тропа тянется по восточному склону хребта и съ этой стороны открывается видъ на горный массивъ, перерѣзанный во всѣхъ направленіяхъ массой узкихъ долинъ, безъ всякихъ признаковъ обитателей. Съ вершины перевала открывается кругозоръ на долину рѣки Тадушу и ея устье. Съ перевала тропа круто спускается въ узкую долину, идущую сначала на западъ и почти по серединѣ поворачивающую на сѣверъ. Далѣе тропа идетъ нѣсколько верстъ по довольно широкой долинѣ въ сѣверномъ направленіи и въ концѣ долины тропа развѣтвляется—лѣвая тропа продолжаетъ итти въ сѣверномъ направленіи и упирается въ долину рѣки Тадушу, перейдя черезъ небольшой перевалъ, правая же круто поворачиваетъ на востокъ и, пройдя нѣсколько верстъ въ этомъ направленіи, вновь круто поворачиваетъ на сѣверъ и входитъ въ долину рѣки Тадушу. Отъ поста Св. Ольги до долины р. Тадушу около 60 верстъ.

На разсматриваемомъ участкѣ путь носитъ названіе Нижней тропы, въ отличіе отъ Верхней тропы, болѣе кружной, также соединяющей постъ Св. Ольги съ долиной рѣки Тадушу *). (Маршрутъ № 17).

Отъ рѣки Тадушу далѣе къ сѣверу тропа идетъ сперва по ея притоку Цимухэ до его истоковъ, черезъ пологій перевалъ, потомъ по

---

*) Рекогносцировка штабсъ-капитана Гирундова, 1909 г.

р. Вандагоу и затѣмъ, гдѣ притокъ этотъ впадаетъ въ р. Тютиху, тропа эта раздѣляется на двѣ. Лѣвая—кружная нагорная, тянется черезъ 4 перевала, зато сухая; нижняя—прямая короткая, но чрезвычайно болотистая. Движеніе войскъ по той и другой возможно лишь съ вьючными обозами.

Отъ рѣки Тютихи на сѣверъ идутъ почти рядомъ двѣ слабыхъ тропы, раздѣленныя между собою только небольшимъ кряжемъ. Обѣ тропы болотистыя въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ онѣ проходятъ низами, и сухія тамъ, гдѣ тянутся по склонамъ горъ и на перевалахъ. На р. Ахобэ эти двѣ тропы сходятся въ одномъ мѣстѣ около земледѣльческой фанзы китайца, которую мимо пройти нельзя. Движеніе по ней колесныхъ обозовъ совершенно невозможно.

Дальнѣйшій путь представляетъ изъ себя все ту же тропу съ качествами, какъ и предыдущую. Болотистая и даже вязкая въ низинахъ она на всемъ своемъ протяженіи пересѣкаетъ нѣсколько маленькихъ переваловъ и нѣсколько безымянныхъ рѣчекъ. Немного не доходя до моря у самой корейской фанзы, единственной въ бухтѣ Опричникъ, тропа поворачиваетъ на сѣверъ и идетъ вверхъ по р. Муту-э. На этомъ участкѣ путь до перевала чрезвычайно каменистъ и движеніе по нему очень затруднительно даже и для пѣшихъ людей, не говоря уже о вьючныхъ коняхъ. Глубокія ращелины между камнями и корнями деревьевъ представляютъ изъ себя настоящія ловушки, изъ которыхъ, иногда бываетъ трудно освободить провалившуюся ногу. Опасенія попортить или поломать ноги конямъ дѣлаютъ эту часть пути труднопроходимой. Надо удивляться, какъ мѣстныя горныя китайскія лошадки и притомъ некованныя, какъ-то ухитряются ходить по этой тропѣ и еще нести на себѣ значительные грузы.

За переваломъ тропа спускается къ морю и, придерживаясь самаго берега, тянется такъ, что слѣва будутъ или большія болота, или огромныя озера съ соленою морскою водою. Въ этомъ участкѣ движеніе вьючныхъ обозовъ возможно безъ задержекъ.

Устье рѣки Ядиху образуетъ три большихъ озера, отдѣленныхъ отъ моря лишь узкою грядою камней и полосою прибрежныхъ песковъ. Здѣсь тропа снова раздѣляется на двое: одна—исключительно пѣшеходная идетъ вдоль морского берега, огибая по краямъ эти озера съ правой ихъ стороны, другая — конная поворачиваетъ на сѣверо-западъ и нѣкоторое время идетъ вверхъ по рѣкѣ, а затѣмъ послѣ нѣсколькихъ сильно вязкихъ и топкихъ бродовъ черезъ протоки и притоки р. Ядиху переходитъ на лѣвую ея сторону, круто поворачиваетъ снова къ озерамъ, идетъ вдоль нихъ съ лѣвой ихъ стороны и соединяется съ первою тропой лишь только въ верховьяхъ рѣки „Болотной“, вполнѣ оправдывающей свое названіе. Въ этомъ мѣстѣ тропа топкая и вязкая даже въ сухое время года. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ ощущается колебаніе болотной почвы подъ ногами. Вѣроятно, въ дождливое время года тропа эта становится вовсе непроходимой. Затѣмъ, небольшой перевалъ и тропа идетъ лѣвымъ берегомъ маленькой рѣченки, впадающей въ рѣку Тхетибэ. Та и другая не менѣе болотисты, чѣмъ р. Болотная. Устье рѣки Тхетибэ образуетъ сплошь трясины съ очень зыбкою почвою подъ ногами. Тропа все время придерживается уваловъ и пологихъ горныхъ

скатовъ, только по этому и возможно по нимъ движеніе и то лишь въ сухое время года. Пѣшіе люди вездѣ пройдутъ, но вьючный обозъ застрянетъ навѣрно.

Перейдя рѣку Тхетибэ почти около самаго ея устья, тропа продолжаетъ свое неизмѣнное общее направленіе на сѣверъ, подымается медленно и долго къ перевалу, но это нисколько ей не мѣшаетъ быть сырой и заболоченной, хотя и не такой вязкой, какъ раньше. Кислыя, осочныя травы, изрѣдка мелкіе кустарники, да рѣдкія чахлыя деревца имѣютъ характеръ вполнѣ болотистый печальный. Таковъ и перевалъ, очень длинный, пологій и высокій, таковъ и спускъ къ долинѣ р. Іодзыхэ (Владиміровка). Движеніе пѣхоты и вьючныхъ обозовъ въ сухое время года возможно. По долинѣ этой рѣки идетъ уже не тропа, а настоящая колесная дорога, проложенная мѣстнымъ китайскимъ населеніемъ.

Для того, чтобы двинуться дальше на сѣверъ, надо сперва подняться по упомянутой колесной дорогѣ вверхъ по рѣкѣ Іодзыхэ верстъ 15 и тогда уже по притоку ея, именуемому Дунь-гоу, итти по слабой тропинкѣ вверхъ къ перевалу. Здѣсь тропа идетъ все время лѣвыми каменистыми и глинистыми увалами по сырымъ, мѣстами вязкимъ и трясинннымъ, логовинамъ маленькихъ распадковъ, имѣющихъ весьма слабое паденіе линіи тальвега.

Перевалъ не великъ, но такъ какъ тропа долгое время идетъ вдоль хребта, очень извилисто огибаетъ его вершины то съ одной, то съ другой стороны, то кажется, что она какъ бы подымается, то спускается и пересѣкаетъ рядъ небольшихъ перевальчиковъ. Отсюда она направляется къ морю. При спускѣ въ долину рѣки Мулумбэ взглядъ невольно поражается громадной горой съ плоской вершиной, которая собственно у китайцевъ называется Хунтами, а на морскихъ картахъ носитъ названіе Верблюдъ. Гора эта на столько велика, имѣетъ такую странную форму, что рѣзко выдѣляется изъ среды окружающихъ ее горъ. Отъ рѣки Іодзыхэ до рѣки Мулумбэ возможно только движеніе вьючныхъ обозовъ и то въ сухое время года.

Путь отъ рѣки Мулумбэ до рѣки Каимбэ, длиною около 10 верстъ сильно болотистый. Это самыя большія и опасныя болота на побережьи въ изслѣдуемомъ районѣ. Не только лошади, но и пѣшіе люди неоднократно проваливались „въ окна“. Подъ ногами почва сильно качается—воды очень много. Въ дождливое время года здѣсь едва ли возможно движеніе даже единичныхъ пѣшихъ людей, не говоря уже о кавалеріи и обозахъ. Около самаго устья рѣки Каимбэ между этой рѣкой и рѣкой Мулумбэ—большое мелкое озеро соленой морской воды, отдѣленное отъ моря лишь узкой полосой песку и камня.

Отъ рѣки Каимбэ путь имѣетъ направленіе къ востоку, но на этотъ разъ идетъ уже горами, которыя обрываются въ море большими отвѣсными скалами. Путь этотъ очень тяжелъ. Приходится брать четыре большихъ крутыхъ перевала. Тропа сплошь также камениста, какъ и по рѣкѣ Муту-э. Наконецъ, въ одномъ мѣстѣ голый отвѣсный скалистый массивъ совершенно преграждаетъ дорогу, поэтому тропинка круто поворачиваетъ на сѣверо-западъ, подымается до истоковъ ручья къ пере-

валу и отсюда уже входитъ въ бассейнъ рѣки Саченбея. Послѣ перевала дорога поворачиваетъ къ сѣверо-востоку и такого уже направленія держится все время. Какъ уже выше было сказано, характеръ тропы этого участка совершенно таковъ, какъ и на рѣкѣ Мутухэ. Поэтому движеніе по ней крайне затруднительно и утомительно. По мѣрѣ же приближенія къ рѣкѣ Саченбея за послѣднимъ переваломъ, гдѣ раньше рубился и вывозился лѣсъ, тропа становится все лучше и лучше, дѣлается шире, чище и, наконецъ, превращается въ дорогу, въ какомъ видѣ она и подходитъ къ фанзамъ, расположеннымъ въ долинѣ рѣки Саченбея.

Въ итогѣ по описанному пути возможно лишь движеніе пѣхоты съ вьючнымъ обозомъ *).

*) Экспедиція 1906 г. Отчетъ штабсъ-капитана Арсеньева.

МАРШРУТЪ № 16.

Путь отъ бухты Терней вдоль морского побережья къ устью рѣки Кушунгоу *).

Путь отъ бухты Терней послѣ перехода черезъ рѣку Сачепбея (въ 7-ми верстахъ выше устья) идетъ долиной рѣки Беи, придерживаясь все время правой ея стороны. Тропа проложена пологими увалами и идетъ такъ до истоковъ рѣки и далѣе черезъ перевалъ снова къ берегу моря. По уваламъ тропа, особенно въ нижней части долины, каменистая, тамъ же, гдѣ она пересѣкаетъ впадающіе въ рѣку Бею притоки, тропа болотистая со слабымъ вязкимъ грунтомъ. Въ общемъ движеніе по ней возможно для пѣхоты, кавалеріи и вьючной артиллеріи. Подъемъ на перевалъ крутой. Послѣ перевала тропа полого спускается въ долину рѣки Кудія. Спускъ длинный, медленный, постепенный. Переваливъ небольшой кряжикъ, тропинка поднимается къ сѣверу по маленькому безымянному ключику и, поднявшись медленно на перевалъ, развѣтвляется на двѣ. Одна тропа (исключительно пѣшеходная, короткая) идетъ къ морю и тамъ, по крутому склону горы, сразу спускается къ устью рѣки Дунь-Тавайзы; здѣсь и пѣшему человѣку надо спускаться съ большой осторожностью. Другая тропа сохраняетъ вначалѣ то же направленіе, а затѣмъ сворачиваетъ влѣво въ сѣдловину и далѣе зигзагами также спускается къ рѣкѣ Дунь-Тавайзѣ нѣсколько выше по теченію, чѣмъ первая; здѣсь, хотя съ трудомъ, все же возможно спустить коней съ вьюками, тогда какъ около устья это совершенно невозможно. Придерживаясь прибрежныхъ песковъ (слѣва болото), тропа идетъ опять берегомъ моря, подымается на пологіе увалы и, пройдя ихъ, выходитъ въ большую, чѣмъ Дунь-Тавайза, долину рѣки Адимила. Верстахъ въ 9—10 отъ берега съ лѣвой стороны рѣки построена единственная, но довольно большая фанза китайца Ча-лунъ-за; далѣе, отъ этой фанзы тропа идетъ по ключу на сѣверо-востокъ, переваливаетъ сѣдловину горъ Скрытой Одега, пересѣкаетъ въ разстояніи 2-хъ верстъ отъ моря рр. Секхому, Одега 1-ю и Одега 2-ю и, выйдя снова на перевалъ, извивается около вершинъ по сѣдловинамъ, пересѣкаетъ дальше рѣки Танія, Саеле, Таёле (послѣдняя больше другихъ), уклоняется еще глубже въ горы такъ, что подходитъ къ рѣкѣ Хотоэ только въ ея истокахъ и по пологимъ уваламъ р. Шакига

*) Экспедиція 1907 г., отчетъ штабсъ-капитана Арсеньева.

выходитъ къ морю на устье р. Балимве. Тропа эта имѣетъ всюду грунтъ, хорошо утоптанный, рѣдко каменистый, болотъ нѣтъ и доступна для вьючныхъ обозовъ. Кромѣ этой тропки, существуетъ возможность воспользоваться и другимъ путемъ. Это будетъ старинная колесная китайская дорога, относящаяся къ историческому времени легендарнаго царя Куаюна, жившаго когда-то на р. Сучанѣ. Эта дорога начинается близъ фанзы на р. Акма (Адимилъ) и идетъ также горами, какъ и тропа, выходитъ на рѣку Балимве и уходитъ вверхъ по ея теченію, гдѣ и теряется. Дорога эта не сплошная, мѣстами она совершенно пропадаетъ, заросла лѣсомъ, но участками кое-гдѣ видна довольно ясно. Кое-гдѣ видны канавы, окаймлявшія дорогу съ обѣихъ сторонъ, мѣстами видны откопы, выемки, тупики и т. д. Эту дорогу легко возстановить. На сколько она замѣтна и доступна для движенія служитъ доказательствомъ то, что старовѣры съ рѣки Ямгу гоняютъ по этой дорогѣ скотъ и лошадей на продажу ихъ въ Южно-Уссурійскомъ краѣ. Они предпочитаютъ старинную китайскую дорогу горной тропинкѣ, только что описанной выше. Далѣе, старинная дорога, поднявшись по р. Балимве, какъ выше было сказано, теряется гдѣ-то въ горахъ. Вѣроятно, огибая гору Желѣзнякъ, она поднимается къ сѣверо-востоку по одному изъ лѣвыхъ притоковъ р. Балимве, потому что снова появляется въ верховьяхъ рѣки Кольгатео. Не подходя къ морю, минуя крутые обрывы и высокія вершины, то спускаясь, то подымаясь пологими склонами, она все время идетъ въ двухъ верстахъ отъ берега, пересѣкаетъ р. Конорь, огибаетъ гору „Узловую“ съ восточной стороны и снова теряется на рѣкѣ Секхомѣ.

Отъ рѣки Балимве прежде упомянутая тропка идетъ у подножья скалъ по береговой полосѣ прибоя. Движеніе по ней очень утомительно. Приходится итти большею частью или по сыпучему сухому песку, или по камнямъ, которые слагаются здѣсь цѣлыми валами. Ближе къ скаламъ располагаются болѣе крупные валуны, величиной съ конскую голову, ниже—болѣе мелкіе камни, еще ниже—камни, величиной съ куриное яйцо, ниже этихъ послѣднихъ—крупный гравій и песокъ. Очень часто отсортированные морскимъ прибоемъ матеріалы располагаются террасообразно ступенями. Труднѣе всего итти по круглымъ небольшимъ валунамъ. Они раздаются въ сторону подъ давленіемъ ноги и это сильно утомляетъ пѣшехода. Еще больше устаютъ лошади. Онѣ послѣ перваго же дня пути начинаютъ жаловаться на ноги. Гора Желѣзнякъ падаетъ въ море отвѣсными скалами. Здѣсь береговая полоса прибоя завалена огромными камнями и глыбами, часто величиною болѣе кубической сажени. Тутъ съ трудомъ можно провести лошадей. Иногда песокъ и гравій покрыты толстымъ слоемъ водорослей и морской капусты, выброшенныхъ волнами въ большомъ количествѣ. Итти по этимъ травянистымъ валамъ еще труднѣе—нога глубоко проваливается въ рыхлую массу полусгнившей травы и утомляетъ ногу не менѣе, чѣмъ галька.

Вѣрнѣе, по береговой полосѣ никакой тропы нѣтъ, только изрѣдка кое-гдѣ замѣтно, что камни какъ будто немного вдавлены, утоптаны. Чаще же всего всякій путникъ идетъ тамъ, гдѣ ему кажется удобнѣе. Одинъ и тотъ же человѣкъ въ одну сторону и обратно идетъ не по одному и тому же слѣду.

Не доходя до рѣки Секхомы верстъ на семь, тропа бросаетъ береговую полосу прибоя и идетъ видимая вполнѣ ясно и отчетливо вверхъ по рѣченкѣ Ата, придерживаясь праваго ея берега. Здѣсь тропа хорошо утоптана. Переваливъ небольшой кряжикъ, тропа идетъ нѣкоторое время весьма пологимъ скатомъ въ верхнемъ теченіи рѣки Цурагчи и медленно постепенно подымается на послѣдній перевалъ, съ котораго открывается видъ на всю долину нижняго теченія р. Секхомы. Также медленно по очень пологому склону спускается тропа въ первый правый ближайшій къ устью притокъ Секхомы и выходитъ на низину этой долины. Здѣсь она сразу попадаетъ въ болото очень топкое и вязкое, не просыхающее въ теченіе всего года.

Тропинка идетъ какъ разъ къ русскому (2 дома) поселенію старовѣровъ, основавшихся здѣсь съ 1905 года. Дальше тропа идетъ лѣвымъ берегомъ рѣки къ морю и около самаго берега снова поворачиваетъ на сѣверъ. Въ такомъ направленіи она идетъ не болѣе семи-восьми верстъ и выходитъ къ устью рѣки Такхомы, черезъ которую безъ лодокъ переправиться нельзя. По другую сторону рѣки тропа раздѣляется на двѣ. Одна идетъ влѣво къ фанзамъ орочей и китайцевъ, расположеннымъ въ 3-хъ верстахъ отъ моря, а другая попрежнему тянется вдоль берега по полосѣ прибоя. Первая тропинка подымается по первому лѣвому притоку и, переправивъ черезъ горы, идетъ нѣкоторое время вверхъ по рѣкѣ Соами, вскорѣ бросаетъ ее, выходитъ на рѣку Кулумбэ, подымается по этой послѣдней до второй скалы „Янтунлаза", опять уходитъ въ горы къ сѣверо-востоку и только тогда спускается къ рѣкѣ Найнѣ и уже по ней доходитъ до фанзы корейцевъ, построенной у самаго моря.

Вторая тропа, идущая вдоль морского берега, доступна только для пѣшеходовъ. Тропа, перейдя р. Соами у самаго ея устья тянется у самой береговой линіи, имѣя справа море, а слѣва высокія скалы. Переправа черезъ рѣку Кулумбэ и въ малую воду трудна, а въ дождливое время года невозможна. Сейчасъ же за рѣкой Кулумбэ рѣзко выдѣлившійся впередъ изъ общей массы горы утесъ „Вансинъ-Лаза" преграждаетъ дорогу.

Тропка подымается по уступамъ скалы на головокружительную высоту и оттуда (по другую ея сторону) лѣпится по узкому карнизу, выходитъ на осыпи и уже по нимъ спускается книзу.

Пройдя вдоль берега по камнямъ еще верстъ 12 можно достигнуть фанзы корейцевъ на р. Найнѣ.

Отъ рѣки Найна идетъ горами уже настоящая утоптанная тропка, которая только одинъ разъ по ручью Чоами спускается къ морю и идетъ по береговой галькѣ не болѣе 2—3 верстъ, затѣмъ сворачиваетъ въ ключикъ Оанакси, переваливаетъ черезъ хребетъ (спускъ и подъемъ пологіе) и выйдя на рѣку Квандагоу, идетъ по ея долинѣ до самой старообрядческой деревни (Богословки), расположившейся у устья р. Ямгу. Кружная горная тропа, о которой говорилось выше между рр. Такхомой и Найной—мѣстами очень болотиста и потому движеніе по ней затруднительно. Отъ корейцевъ идетъ только одна тропа, которая по выходѣ въ долину р. Квандагоу сразу становится сырою и вязкою, пять разъ переходитъ рѣку въ бродъ и потому въ дождливое время года едва ли будетъ

удобопроходима и для людей, и для вьюковъ. Далѣе отъ рѣки Амгу идетъ только одна тропа. Она сразу подымается въ горы, но близко придерживается берега и мѣстами совсѣмъ спускается къ морю. Отъ рѣки Соя еле замѣтная тропа идетъ вдоль берега у самой воды. У ручья Желаннаго поднимается она до перевала, а оттуда выходитъ на болотистую долину рѣки Витухэ, но не идетъ по рѣкѣ Витухэ, а тотчасъ же пересѣкаетъ ее, затѣмъ переваливаетъ черезъ три небольшихъ кряжика, перерѣзаетъ четыре чрезвычайно болотистыхъ долинки (притоки рѣки Витухэ) и только тогда выходитъ на широкую сухую долину р. Кусуна (Кушунгоу) въ 4—5 верстахъ отъ моря. Эта тропа приводитъ прямо къ фанзамъ орочей.

Черезъ рѣку Кушунгоу безъ лодки переправиться нельзя.

Отъ устья рѣки Кушунгоу опять такая же слабая тропинка тянется далѣе къ сѣверо-востоку по прибрежнымъ пологимъ уваламъ, идетъ до рѣки Тахобдо и далѣе по рѣкѣ Тахо-бдо и далѣе до р. Камаху (Кузнецова), гдѣ въ настоящее время околонизировались пять семей старообрядцевъ.

МАРШРУТЪ № 17.

Тропа отъ фанзы Сюянъ (въ долинѣ рѣки Тадушу) до поста святой Ольги (верхняя тропа) *).

Отъ фанзы Сюянь тропа черезъ долины, перейдя два перевала съ очень крутыми подъемами и спусками, подходитъ къ дорогѣ торной и колесной, по которой ѣздятъ изъ деревни Тумановки на пашни и покосы.

Перейдя черезъ второй перевалъ, считая съ сѣвера, тропа долиной рѣки Хулуэ идетъ до деревни Тумановки, отстоящей отъ фанзы Сюянь въ 28-ми верстахъ. Долина сплошь болотистая, покрытая лѣсомъ—очень хорошимъ и весьма пригоднымъ для стройки. Въ деревнѣ 26 дворовъ, мужчинъ 56, женщинъ 66. Запасовъ продовольствія и фуража нѣтъ. У крестьянъ есть около 30 лошадей, рогатаго скота нѣтъ; имѣются свиньи и домашняя птица. Деревня начата постройкой въ 1909 году. Путь отъ этой деревни до деревни Меркуловка (или Богославка)—15 верстъ—торная колесная дорога, удобная для прохода всѣхъ родовъ оружія. Деревня состоитъ изъ семи дворовъ; начата постройкой въ 1908—1909 гг., жители малороссы, Кіевской губерніи (34 мужскихъ души и 19 женскихъ). Отъ деревни Меркуловки до поста Святой Ольги сначала тянется тропа, перерѣзанная массой ручейковъ и проходящая болотистыми равнинами, которая, спустившись въ долину рѣки Арзамазовки, переходитъ въ торную колесную дорогу, которая тянется до самаго поста Св. Ольги. Общее протяженіе тропы около 70 верстъ.

*) Рекогносцировка штабсъ-капитана Гирундова, 1909 г.

Маршруты и описаніе путей Приморской области.

III.

Уссурійскій раіонъ.

Маршрутъ

ОПИСАНІЕ

Отъ ст. Уссури до ст. Кор

Отъ ст. Уссури до ст. Корфовская времянка идетъ вдоль желѣзнодорожнаго
годна для движенія (колеснаго) на незначительныхъ участкахъ—у станцій и
вается крестьянами; тамъ же, гдѣ времянка проходитъ болотомъ, она запу
уцѣлѣли, то настилка ихъ высоко поднята надъ поверхностью земли, бла
лѣсистыхъ (между ст. Розенгартовка—раз. Гедике) многіе мосты обгорѣли.
дорога хорошо накатана. Вообще, чтобы времянку сдѣлать годной для дви
протяженіи отъ ст. Уссури до ст. Корфовская. Дорога отъ ст. Уссури до
какъ войскъ, такъ и обозовъ; далѣе идетъ или по болоту или лѣсомъ; на
стыхъ — поросла кустами и пропадаетъ. Мосты требуютъ исправленія,
насыпи же къ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
22	Отъ ст. Уссури до ст. Прохаско.			Ширина 7—9 шаговъ съ канавами. Грунтъ-суглинокъ. а) Отъ станціи Уссури до первой казармы дорога накатана; движеніе по сторонамъ возможно. б) Отъ казармы до р. Танга первыя 3 версты дорога идетъ по болоту, залита водой (мѣстами по брюхо лошади), далѣе дорога заросла травой и кустами—слѣдъ ея можно найти по канавамъ. в) Отъ р. Танга до ст. Прохаско—дорога совершенно запущена; послѣднія 4 версты идетъ по болоту — движеніе затруднительно.

*) Развѣдку производилъ спустя 2 недѣли послѣ дождей въ октябрѣ 1908 г., Ген. Штаба Капитанъ

№. 1*).

ВРЕМЯНКИ.

фовская.—357 вер. длиной.

полотна. Дорога не представляетъ собою сплошного, непрерывнаго пути и у расположенныхъ вдоль желѣзной дороги деревень, гдѣ дорога поддержищена, мѣстами залита водой; мосты и гати или разрушены или, если годаря разрушеннымъ въѣздамъ на мостъ. На участкахъ возвышенныхъ и Лучшій участокъ времянки—между ст. Муравьевъ-Амурскій—Иманъ, здѣсь женія войскъ и обозовъ, необходимо произвести ремонтъ ея почти на всемъ станціи Прохаско лишь на первыхъ трехъ верстахъ пригодна для движенія болотистыхъ участкахъ залита водой (мѣстами по брюхо лошади), на лѣсивъ особенности мостъ черезъ рѣку Тангу, который почти разрушенъ, нему размыты.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Переправы. Мосты: № 1. Длиной 9 шаговъ, шир. 7 ш, черезъ ручей; прочный, объѣхать можно. № 2. Длиной 5 шаговъ, шириной 5 ш., разрушенъ; по сторонамъ топко. № 3. Длиной 7 ш., шириной 7 ш. прочный, объѣхать нельзя (канава съ водой 2 арш. глубины, 3 арш. ширины). № 4. Длиной 7 шаговъ, шириной 7 шаговъ черезъ болотистый оврагъ; плохой, объѣхать нельзя. № 5. Черезъ р. Тангу, на сваяхъ, длиной 85 шаговъ, шириной 9 шаговъ. Мостъ разрушенъ, насыпь къ мосту размыта; сваи у береговъ снесены водой, въ виду чего настилка моста возвышается надъ водой съ одной стороны аршина на 2, съ другой аршина на 3—4. Р. Танга —		На правомъ берегу р. Уссури фронтомъ на югъ. Протяженіе — около 6 верстъ. На корпусъ. Обстрѣлъ на всю дальность ружейнаго и артилерійскаго огня. Съ фронта и праваго фланга прикрыта р. Уссури, съ лѣваго фланга болотистой долиной р. Кабарги. Передъ фронтомъ и правымъ флангомъ — командующихъ высотъ нѣтъ; къ лѣвому флангу высоты подходятъ версты на три; высоты покрыты лѣсомъ. Позиція очень сильна, чисто пассивнаго характера. Глубокимъ обходомъ лѣваго фланга (долиной рѣки

1	2		3	4

Описаніе

Дорога пригодна для движенія войскъ и обозовъ лишь на протяженіи 2-хъ остальномъ протяженіи запущена и про

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
22	Ст. Прохаско. Ст. Муравьевъ-Амурскій.			Ширина 7—9 шаговъ. Грунтъ—суглинокъ. Отъ станціи Прохаско версты на 2 ѣзжана, далѣе до казармы заросла, а на версты $1^1/_2$ передъ казармой проходитъ по болоту, движеніе затруднительно, а по сторонамъ невозможно. Отъ казармы до разъѣзда дорога идетъ по болоту, движеніе по сторонамъ невозможно. Такая же дорога и дальше и лишь послѣднія 5 верстъ дорога хорошо накатана, идетъ по мѣстности возвышенной и здѣсь движеніе по сторонамъ возможно.

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

5	6	7
шириной около 30 шаговъ; дно рѣки болотистое, теченіе быстрое. Для исправленія моста имѣется матеріалъ на мѣстѣ (складъ бревенъ) № 6. Длиной 10 шаговъ, шириной 5 шаговъ, черезъ болотистый оврагъ, прочный, объѣхать нельзя. № 7. Длина 5 шаг., ширина 5 шаг. черезъ болотистый оврагъ, прочный, объѣхать нельзя. № 8 Длиной 10шаговъ, шириной 5 ш., черезъ болотистый оврагъ; прочный, объѣхать нельзя.		Танга) непріятель можетъ заставить очистить позицію. Войска могутъ расположиться квартиро-бивакомъ въ поселкѣ В. Медвѣдовскомъ и бивакомъ на позиціи. Вода, дрова и фуражъ на мѣстѣ.

пути *).

верстъ у станціи Прохаско и 5 верстъ у станціи Муравьевъ-Амурскій; на ходитъ по болоту, мѣстами залита водой.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Мосты: № 1. Черезъ болотистый участокъ, длина моста 15 шаговъ, ширина 7 шаговъ, прочный, объѣхать нельзя, за мостомъ гать 80 шаговъ длиной, испорчена. № 2. Длиной 30 шаговъ, шириной 7 шаговъ, черезъ болотистый ручей; прочный, объѣхать нельзя. № 3. Длиной 25 шаговъ, шириной 7 шаговъ черезъ болотистый ручей, испорченъ, объѣхать можно справа, передъ мостомъ гать 40 шаговъ длиной испорчена. 4. Длиной 8 шаговъ, шириной 8 шаговъ черезъ оврагъ; прочный, объѣхать можно рядомъ.		

Описаніе

Дорога пригодна для движенія войскъ и обозовъ; хорошо накатана, движе

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.		Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.		
9	Ст. Муравьевъ-Амурскій. Ст. Иманъ.			Ширина 7—9 шаговъ. Грунтъ—суглинокъ. По сторонамъ лѣсъ. Дорога хорошо накатана, движеніе по сторонамъ возможно.

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

пути *).

ніе по сторонамъ возможно. Необходимо обновить настилку моста у Имана.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Мосты: № 1. Длина 8 шаговъ, ширина 8 шаговъ, черезъ оврагъ, прочный, объѣхать можно. № 2. Длина 7 шаговъ, ширина 8 шаговъ, черезъ ручей; прочный, но въѣздъ и выѣздъ на мостъ испорченъ, объѣхать можно рядомъ. № 3. Длина 15 шаговъ, ширина 8 шаговъ, черезъ ручей, прочный; въ сухое время объѣхать можно рядомъ. № 4. Длина 10 шаговъ, ширина 8 шаговъ, черезъ оврагъ, прочный,—объѣхать можно рядомъ. № 5. У Имана длина 50 шаговъ, ширина 8 шаг. настилка моста сильно избилась, сваи тонки, объѣхать мостъ нельзя.		

Описаніе

Дорога пригодна для движенія войскъ и обозовъ отъ ст. Иманъ почти до деревни) до Губерово. Отъ второй же казармы до д. Гондатьевки дорога участкѣ невозможно пройти даже одиночнымъ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
33	Ст. Иманъ. Ст. Губерово.			Ширина 7—9 шаговъ. Грунтъ—суглинокъ, мѣстами черноземъ (у д. Гондатьевки). Отъ Имана до 2-й казармы дорога ѣзжана, лишь версты на 2 передъ казармой идетъ болотомъ и испорчена. На этомъ участкѣ движеніе по сторамъ дороги возможно. Отъ 2-й казармы до д. Гондатьевки дорога идетъ по сплошному болоту, мосты и гати совершенно разрушены, дорога пропадаетъ; на этомъ участкѣ движеніе невозможно даже для одиночныхъ людей. Отъ д. Гондатьевки дорога версты 3 идетъ также по болоту, движеніе также невозможно; объѣхать этотъ участокъ можно правѣе версты на $1^{1}/_{2}$ по мосту изъ жердей, мостъ плохъ. Далѣе до ст. Губерово дорога идетъ по мѣстности возвышенной, наѣзжана, и на этомъ участкѣ возможно почти повсюду движеніе по сторонамъ.

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

пути *).

второй казармы отъ д. Гандатьевки (за исключеніемъ трехъ верстъ у этой идетъ сплошнымъ болотомъ, разрушена, мостъ и гати уничтожены; на этомъ людямъ послѣ незначительныхъ дождей.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Мосты: Черезъ р. Иманъ желѣзнодорожный, приспособленный для колеснаго переѣзда. № 1. У казармы первой черезъ болотистый ручей, мостъ разрушенъ; объѣхать можно у казармы въ бродъ—глуб. 2½ фут., ширина 7 шаговъ, дно—крупные камни. № 2. Черезъ ручей, разрушенъ; объѣхать можно у желѣзнодорожнаго полотна въ бродъ, глубиной 1½ фут., шириной 6 шаговъ, дно вязкое, У второй казармы мостъ и гать разрушены. № 3. Длина 4 шага, шириной 8 шаговъ, изъ жердей, черезъ ручей, мостъ плохъ, объѣхать можно рядомъ лѣвѣе. № 4. Длина 4 шага, ширина 4 шага черезъ ручей, прочный, объѣхать можно рядомъ. № 5. Длина 8 шаговъ, ширина 8 шаговъ черезъ ручей, въѣздъ и выѣздъ испорчены; гать у моста разрушена, объѣхать можно правѣе въ 30 шагахъ отъ моста. № 6. Длина 7 шаговъ, ширина 8 шаговъ черезъ канаву, въѣздъ и выѣздъ на мостъ испорчены; объѣхать можно. № 7. У ст. Губерово—длина 6 шаговъ, ширина 8 шаговъ, черезъ ручей, прочный, объѣхать можно.		

Описаніе

Дорога пригодна для движенія войскъ и обозовъ;

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
16	Ст. Губерово. Раз. Хунхузъ			Ширина 7—9 шаг. Грунтъ черноземъ, послѣдніе 6—7 верстъ суглинокъ. Дорога идетъ ровнымъ лугомъ, версты на $1^{1}/_{2}$, отъ первой казармы болотомъ. Дорога на всемъ протяженіи ѣзжана. Движеніе по сторонамъ, за исключеніемъ болотистаго участка, возможно.

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

пути *).

необходимо исправить нѣкоторые мосты и гати.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1) У ст. Губерово черезъ топкое мѣсто гать изъ досокъ. Дл. 70 шаг., ширина 10 шаг., исправна, въѣздъ на гать испорченъ (уничтожена присыпка земли). Мостъ № 2. Дл. 4 шаг., шир. 8 шаг., черезъ канаву съ водой (глубина $1^{1}/_{2}$ арш., ширина $1^{1}/_{2}$ арш.), мостъ прочный, объѣхать нельзя. № 3. Дл. 20 шаг., шир. 8 шаг., черезъ рѣку Крутобережную, на сваяхъ, прочный, объѣхать нельзя; глубина рѣки 2 аршина, ширина 15 аршинъ, дно вязкое. № 4. Дл. 6 шаг., шир. 8 шаг., черезъ канаву, прочный. № 5. Гать черезъ болото, дл. 90 шаг., шир 8 шаг., изъ досокъ, прочный, объѣхать нельзя. № 6. Дл. 45 шаг., шир. 8 шаг., черезъ рѣчку, на сваяхъ, прочный, а объѣхать нельзя, въѣздъ и выѣздъ на мостъ испорчены. Шир. рѣки 30 шаг., глубина $2^{1}/_{2}$ аршина, дно вязкое. № 6. Дл. 60 шаг., шир. 8 шаг., черезъ рѣку Черную, на сваяхъ, прочный, объѣхать можно, влѣво бродъ; глубина брода 2 арш., дно галька. № 8. Дл. 5 шаг., шир. 8 шаг., черезъ ручей, болотистый, на сваяхъ, прочный, объѣхать можно рядомъ. У моста гать, дл. 10 шаг., шир. 8 шаг., испорчена, объѣхать нельзя. № 9. Дл. 10 шаг., шир. 8 шаг., черезъ ручей (у разъѣзда), на сваяхъ, объѣхать нельзя, передъ мостомъ гать изъ досокъ длиною 50 шаг., шир. 8 шаг.—испорчена, объѣхать нельзя.	Нѣтъ.	Позиція у второй казармы протяженіемъ около $1^{1}/_{2}$ версты. Фронтомъ на юго-западъ-югъ. На полкъ. Обстрѣлъ передъ фронтомъ и лѣвымъ флангомъ на дальность артиллерійскаго огня; передъ лѣвымъ флангомъ около 1500 шаг. (къ лѣвому флангу подходятъ перелѣски). Подступы удобные къ лѣвому флангу перелѣсками. Переходъ въ наступленіе возможенъ по всему фронту. Отрядъ бивакомъ можетъ расположиться въ тылу позиціи, дрова на мѣстѣ, вода въ колодцѣ у казармы и въ р. Черной. Фуражъ въ деревнѣ Неицихоновкѣ, въ послѣдней деревнѣ отрядъ можетъ расположиться и квартиро - бивакомъ (въ 2 верст. позиціи).

Описаніе

Дорога пригодна для движенія войскъ и обозовъ, за исключеніемъ болотистаго
версты двѣ за казармой (передъ Федосьевкой), гдѣ дороги идутъ болотомъ;
движеніе по которымъ въ настоя

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
28	Раз. Хунхузъ, ст. Бочарово.			Ширина 7—9. Грунтъ черноземъ, мѣстами суглинокъ. До первой казармы дорога накатана (до деревни Игнатьевки), далѣе до третьей казармы мало ѣзжана; отъ третьей казармы до ст. Бочарово дорога хорошо накатана. Между р.р. Игнатовкой и Хамхеза и на протяженіи 2-хъ верстъ за 3 казарм. дорога идетъ по болотистому лугу, на этомъ участкѣ движеніе по сторонамъ невозможно, на остальномъ же протяженіи — движеніе по сторонамъ возможно. Дорога съ канавами.

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

пути *).

участка отъ р. Игнатьевки до р. Хамхеза 2-я, гдѣ дорога мало ѣзжана, и на этихъ участкахъ необходимо исправить пришедшія въ негодность гати, щее время совершенно невозможно.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Мосты: № 1. Черезъ р. Черную, дл. 15 шаг., шир. 8 шаг., на сваяхъ, исправный; глубина рѣки 1½ аршина, шир. 6 шаг., дно топкое; объѣхать мостъ нельзя. № 2. Черезъ болотистый ручей—разрушенъ, объѣхать можно лѣвѣе въ бродъ, глубина брода 2 арш. № 3. Дл. 26 шаг., шир. 8 шаг., черезъ бол. ручей, глубина 1 аршинъ, ширина 5 аршинъ, дно топкое, мостъ прочный. № 4. Дл. 3 шаг., шир. 8 шаг.—прочный, черезъ канаву. № 5. Дл. 5 шаг., шир. 8 шаг., черезъ болотистый ручей, шир. 3 шаг., глубина 1 аршинъ, мостъ прочный. № 6. Дл. 34 шаг., шир. 8 шаг., черезъ болотистое мѣсто, прочный. № 7. Дл. 48 шаг., шир. 8 шаг, черезъ болотистый ручей, на сваяхъ, прочный, за мостомъ гать изъ досокъ 9 шаг., прочная, гать и мостъ объѣхать нельзя. № 8. Дл. 5 шаг., шир. 8 шаг., черезъ болотистый оврагъ, у моста хворостная гать, дл. 80 шаг., совершенно испорчена, объѣхать нельзя. № 9. Длина 52 шаг., ширина 8 шаг., черезъ болотистый ручей, шир. 15 шаг., глубина 1½ аршина, дно вязкое; рядомъ другой мостъ, длина 10 шаг., ширина 8 шаг., оба моста прочны, объѣхать		

1	2		3	4

5	6	7
нельзя, у второго моста въѣздъ и выѣздъ испорчены. № 10. Гать, дл. 70 шаг., шир. 8 шаг., изъ досокъ, рядомъ другая, дл. 25 шаг., ширина 8шаг.—черезъ болотистое мѣсто: обѣ прочны, а объѣхать нельзя—топко. № 11. Дл. 45 шаг., шир. 8 шаг., черезъ р. Хамхеза, на сваяхъ, прочный, рѣка ширина 8 шаг, глубина 2 арш., дно топкое, въѣздъ и выѣздъ у моста испорчены. № 12. Гать, дл. 305 шаг., шир. 8 шаг., изъ досокъ, прочная, объѣхать нельзя—топко; за гатью на 50 шаг., вязко—слѣдуетъ построить гать. № 13. 3 моста, длиной 5 шаг., шир. 8 шаг., черезъ овраги, прочны, въѣзды и выѣзды испорчены. № 14. Гать изъ досокъ, дл. 410 шаг., шир. 8 шаг, черезъ болото, одинъ конецъ гати на 50 шаг. разрушенъ. № 15. Гать изъ досокъ, дл. 300 шаг., шир. 8 шаг., черезъ топкое болото, въ концѣ гати мостъ дл. 6 шаг., шар. 8 шаг., прочный. Около 200 шаг. до гати дорога идетъ по топкому мѣсту—слѣдуетъ построить гать. № 16. Длина 5 шаг., шир. 8 шаг., на сваяхъ, черезъ болотистое мѣсто, прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены.		

Описаніе

Дорога пригодна для движенія войскъ и обозовъ—необходимо только испра
невозможно—мѣшаютъ кусты

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
34	Ст. Бочарово, ст. Бикинъ.			Ширина 7—9 шаг. Грунтъ—суглинокъ. У казармы Алчанъ крутой подъемъ (500 шаг.) и спускъ (200 шаг.)—нужны припряжка и тормазъ. Дорога идетъ берегомъ р. Бикинъ; слѣва почти на всемъ протяженіи лѣсъ и кусты, справа долина р. Бикинъ. Мѣстность почти всюду неровная, часто встрѣчаются подъемы и спуски.

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

пути *).

вить мосты; движеніе по сторонамъ дороги почти на всемъ протяженіи или болотистые овраги.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1) 3 гати у ст. Бочарово, изъ досокъ, дл. 30 шаг., 40 шаг., 43 шаг., шир. 8 шаг., всѣ прочны. 2) Дл. 4 шаг., шир. 8 шаг., черезъ канаву, прочный, въѣздъ испорченъ. 3) Мостъ черезъ р. Хамхеза 1-я, дл. 25 шаг., шир. 8 шаг., на сваяхъ, прочный; рѣка 8 шаг. ширина, 2 аршина глубина, дно топкое. Второй мостъ дл. 24 шаг., шир. 8 шаг., на сваяхъ, прочный, въѣздъ испорченъ: рѣка 4 шаг., шир. $1^{1}/_{2}$ арш. глубины; дно топкое. Рядомъ гать изъ досокъ, дл. 23 шаг., шир. 8 шаг., прочная. 4) Гать черезъ большой оврагъ, длина 23 шаг., ширина 8 шаг., прочная. 5) Мостъ черезъ болотистый оврагъ, длина 6 шаг., ширина 8 шаг., прочный. 6) Мостъ черезъ болотистый оврагъ, длина 6 шаг., ширина 8 шаг., прочный. 7) Мостъ черезъ оврагъ, дл. 6 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ на мостъ исправны. 8) Мостъ черезъ болотистый оврагъ длина 6 шаг., ширина 8 шаг., прочный. 9) Мостъ черезъ болотистый оврагъ, дл. 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены. 10) Мостъ черезъ болотистый оврагъ, дл. 6 шаг., ширина 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены.		

1	2	3	4

5	6	7
11) У правой казармы два моста черезъ болотистые овраги, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочны, въѣзды и выѣзды разрушены. 12) 2 моста черезъ р. Кедровку длина 15 шаг., шир. 8 шаг., на сваяхъ, прочны; перваго въѣздъ и выѣздъ разрушены; рѣка Кедровка шир. 5 шаг., глуб. 1 арш., дно галька; можно переѣхать вбродъ, спускъ къ рѣкѣ крутой. 13) Мостъ черезъ болотистый оврагъ, длина 7 шаг., ширина 8 шаг., прочный. 14) Мостъ черезъ болотистый оврагъ, дл. 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены. 15) Мостъ черезъ болотистый оврагъ длина 6 шаг., ширина 8 шаг., прочный. 16) Мостъ черезъ ручей, дл. 11 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать можно слѣва, рядомъ другой, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный; въѣздъ и выѣздъ испорчены; за мостомъ гать, длина 10 шаг., прочная, изъ досокъ. 17) Мостъ черезъ болотистый ручей, длина 5 шаг., шир. 8 шаг., прочный; ручей 4 шаг. шир., 1 глуб., мостъ объѣхать можно въ бродъ. 18) Мостъ черезъ оврагъ дл. 4 шаг., ширина 8 шаг., прочный, объѣхать можно слѣва. 19) Мостъ черезъ оврагъ, дл. 4 шаг., ширина 8 шаг., объѣхать можно, мостъ прочный. 20) Мостъ черезъ болотистый оврагъ, длина 3 шаг., ширина 8 шаг., прочный, объѣхать можно влѣво. 21) Мостъ черезъ ручей (у каз. Алчанъ), дл. 8 шаг,. шир. 8 шаг., прочный, ручей 2 шаг. ширины, 1 арш. глубиной, дно галька. 22) Мостъ черезъ болотистый оврагъ, длина 6 шаг., ширина 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены. 23) Мостъ черезъ оврагъ, дл. 6 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены. 24) Мостъ черезъ оврагъ, длина 4 шаг., ширина 8шаг., прочный.		

1	2		3	4

5	6	7
25) Мостъ черезъ канаву, дл. 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены. 26) Мостъ черезъ ручей, дл. 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены. 27) 2 моста черезъ ручей, дл. 10 шаг., шир. шаг. 8, въѣзды и выѣзды испорчены; ручей шириной 3 шаг., глуб. $1^1/_2$ арш. 28) Мостъ черезъ ручей, дл. 3 шаг., шир. 8 шаг., прочный. 29) Мостъ черезъ ручей, дл. 40 шаг., шир. 8 шаг., прочный (р. Хонхули). 30) Мостъ черезъ ручей, дл. 50 шаг., шир. 8 шаг., прочный, ручей шир. 4 шаг., глубиной 1 арш., дно галька (р. Хонхули). 31) Мостъ черезъ Мал. Хонхули, длина 25 шаг., шир. 8 шаг., прочный, ручей шир. 4 шаг., глубина 1 арш., дно топкое. 32) Мостъ черезъ ручей—сломанъ, бродъ, глубина 1 арш., дно галька. 33) Мостъ черезъ оврагъ, дл. 8 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ испорченъ. 34) Мостъ черезъ оврагъ, длина 10 шаг., ширина 8 шаг., прочный. 35) Мостъ черезъ ручей, длина 10 шаг., ширина 8 шаг., прочный. 36) Въ Бикинѣ 3 моста, 8 шаг. длины, 8 шаг. ширины, всѣ прочны.		

Описаніе

Дорога наѣзжана отъ ст. Бикинъ до второй казармы (около 10 верстъ), необходимо только исправить въѣзды на мосты; движеніе по сторо

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
18	Ст. Бикинъ, ст. Бейцуха.			Шир. 7—9 шаг.; дорога съ канавами. 2) Суглинокъ по преимуществу, незначительными участками черноземъ (отъ Бикина до 1 казармы). 3) Нѣтъ. 4) Дорога идетъ почти на всемъ протяженіи лѣсомъ. Дорогу пересѣкаютъ много болотистыхъ овраговъ, хотя и небольшихъ, но совмѣстно съ кустами и лѣсомъ по сторонамъ дороги исключаютъ возможность движенія по сторонамъ ея. Наиболѣе значительное болото (около 3 верстъ) находится у первой казармы (къ сѣверу отъ нея). Дорога наѣзжана отъ ст. Бикинъ до второй казармы, далѣе немного запущена, но все же движеніе войскъ и обозовъ возможно.

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

пути *).

далѣе хотя дорога и запущена, но движеніе войскъ и обозовъ возможно; намъ дороги за исключеніемъ незначительныхъ участковъ, невозможно.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Мосты: 1) Черезъ канаву, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный, и объѣхать можно слѣва. 2) Черезъ канаву, длина 6 шаг., шир. 8 шаг., прочный, и объѣхать можно слѣва. 3) Черезъ большой оврагъ, дл. 10 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя. 4) Рядомъ другой длина 6 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя. 5) Черезъ канаву, длина 6 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя. 6) Черезъ болотистый ручей, длина 4 шаг., ширина 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя. 7) Черезъ оврагъ, длина 8 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя. 8) Черезъ канаву, длина 3 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя. 9) Черезъ канаву—разрушенъ, канава, съ водой, шир. 5 шаг., глубина 1 арш. 10) Черезъ притокъ Байцухи: длина 8 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, бродъ у жел.-дор. моста 1½ арш. глуб., дно галька, гать изъ досокъ, дл. 126 шаг., шир. 8 шаг., прочная, рядомъ мостъ, дл. 4 шаг., шир. 8 шаг., проч-		

1	2	3	4

5	6	7
ный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя—болото. 11) Черезъ болотистый, оврагъ длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя. 12) Черезъ болотистый ручей, 10 шаг.,—8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя. 13) Черезъ болотистый оврагъ, длина 3 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя. 14) Черезъ ручей, длина 10 шаг., шир. 8 шаг., прочный, ручей шир. 4 шаг., глуб. 2 арш., дно топкое. 15) Черезъ ручей, длина 3 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, подъемъ и спускъ къ мосту круты (20°). 16) Черезъ болотистый оврагъ, длина 30 шаг., ширина 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя—болото. 17) Черезъ болотистый оврагъ, длина 4 шаг., ширина 8 шаг., прочный. 18) Черезъ оврагъ, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя. 19) Черезъ притокъ р. Бейцухи, длина 10 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя, дно топкое, притокъ шир. 4 шаг., глубина 1½ аршина. 20) Черезъ оврагъ, 3 шаг.—8 шаг., прочный. 21) Черезъ ручей, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, рядомъ 3 шаг., моста длина 4 шаг., 3 шаг., 3 шаг., ширина 8 шаг., въѣзды и выѣзды испорчены, ручей ширина 2 шаг., глубина 1 арш., дно—галька, можно переѣхать въ бродъ. 22) Черезъ болотистый оврагъ, длина 3 шаг., ширина 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя— болото. 23) Гать изъ досокъ, длина 45 шаг., ширина 8 шаг., прочная, при ней мостъ, дл. 10 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя. 24) Черезъ оврагъ, дл. 3 шаг., шир. 8 шаг., прочный въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя. 25) Черезъ ручей, длина 15 шаг., шир.		

1	2	3	4

5	6	7
8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены; ручей шир. 5 шаг., глубиною 1 арш., дно галька, бродъ правѣе моста. 26) Черезъ оврагъ, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя—болото. 27) Черезъ оврагъ, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя—болото. 28) Черезъ ручей, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, объѣхать нельзя, спускъ и подъемъ къ мосту круты (15°). 29) 5 мостовъ черезъ овраги, длиною 4 шаг., шир. 8 шаг., у всѣхъ въѣзды и выѣзды на мостъ испорчены, два моста объѣхать нельзя. 30) Черезъ оврагъ, длина 3 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя, черезъ ручей, дл. 10 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ и выѣздъ испорчены, ручей шириною 1 шаг., глубиною 1 арш.—топка. 31) У станціи Бейцуха черезъ оврагъ дл. 8 шаг., шир. 8 шаг., въѣзды испорчены, мостъ прочный.		

Описаніе

Хотя дорога и запущена, но допускаетъ движеніе и войскъ и обозовъ; не сохранились, въѣзды же на нихъ разрушены и не исправляются; гать черезъ протяженіи

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.		Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.		
21	Ст. Бейцуха. Ст. Розенгартовка.			1) Ширина 7—9 шаг. съ канавами по сторонамъ. 2) Суглинокъ; отъ рѣчки Шивки до казармы—галька. 3) Крутой подъемъ и спускъ къ мосту черезъ ручей за первой будкой; длина 30 шаг., нужна припряжка и тормазъ. 4) Почти на всемъ протяженіи дорога идетъ лѣсомъ. Долина рѣки Шивки болотиста, непроходима; гать черезъ долину плоха; кромѣ того всѣ почти овраги, пересѣкающіе дорогу, также болотисты. Движеніе по сторонамъ почти на всемъ протяженіи невозможно.

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

пути *).

обходимо исправить въѣзды на мосты, послѣдніе, въ виду слабаго движенія, р. Шивку очень плоха; движеніе по сторонамъ дороги почти на всемъ невозможно.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Мосты: 1) Черезъ канаву, длина 3 шаг., шир. 8 шаг., прочный. 2) Черезъ канаву, длина 3 шаг., шир. 8 шаг., прочный. 3) Черезъ ручей, длина 5 шаг., шир. 8 шаг., прочный, испорчены въѣздъ и выѣздъ; ручей ширина 2 шаг., глубина 1 арш., галька; можно переѣхать вбродъ. 4) Рядомъ, дл. 5 шаг., шир. 8 шаг., прочны; въѣзды испорчены, объѣхать нельзя. 5) Черезъ оврагъ, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочны; въѣзды испорчены, объѣхать нельзя. 6) Черезъ оврагъ, длина 3 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать можно влѣво. 7) Черезъ ручей, длина 10 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены; ручей ширина 3 шаг., глуб. 1 арш., дно галька. 8) Черезъ канаву, длина 8 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены. 9) Черезъ ручей, длина 5 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, ручей ширина 1 шаг., глубина $1^{1}/_{2}$ арш., бродъ правѣе моста, спускъ и подъемъ на мостъ (30 шаг.) круты. 10) Черезъ оврагъ, дл. 5 шаг., шир. 8 шаг., разрушенъ, переѣздъ влѣво отъ моста. 11) Два черезъ канаву въ оврагѣ, дл. 2 шаг., шир. 8 шаг., въѣзды испорчены, объѣхать нельзя.		

1	2	3	4

5	6	7
12) Черезъ оврагъ, длина 16 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, объѣхать нельзя. 13) Черезъ ручей, длина 10 шаг., шир. 8 шаг., прочный въѣзды испорчены; ручей ширина 1 шаг., глубина 1 арш., рядомъ 3 моста черезъ канавы, длина 3 шаг., шир. 8 шаг., всѣ прочны. 14) Гать изъ тонкихъ жердей, длина 460 шаг., шир. 8 шаг., мѣстами испорчена, мостъ черезъ рѣку Шивки, длина 60 шаг., шир. 8шаг., прочный, въѣзды испорчены, рѣка ширина 8 шаг. глубина 2 аршина, дно топкое, брода нѣтъ. 15) Гать черезъ болото, дл. 100 шаг. шир. 8 шаг., прочная, изъ жердей, мостъ длина 5 шаг., ширина 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены. 16) Мостъ черезъ ручей, дл. 4 шаг., ширина 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя, болото. 17) Мостъ черезъ канаву, дл. 4 шаг., ширина 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя, болото. 18) Мостъ черезъ канаву, дл. 5 шаг., ширина 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя—болото. 19) Черезъ оврагъ, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать можно влѣво. 20) Черезъ канаву, длина 3 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя—болото. 21) Черезъ оврагъ, длина 5 шаг., шир. 8 шаг., въѣзды испорчены, объѣхать нельзя—болото. 22) Черезъ оврагъ, длина 25, ширина 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя—болото. 23) Черезъ оврагъ, дл. 13 шаг., ширина 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, объѣхать нельзя, топко. 24) Черезъ оврагъ, длина 5 шаг., ширина 8 шаг. прочный, въѣзды испорчены, подъемъ и спускъ (30°)—круты. 25) Черезъ оврагъ, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя. 26) Черезъ рѣку Биръ, дл. 110 шаг., шир. 8 шаг., прочный, рѣка шире 30 арш., глубина 2 аршина, дно песчанное, рядомъ мостъ, дл. 30 шаг., шир. 8 шаг., прочный.		

Описаніе

Дорога на первой половинѣ накатана и здѣсь возможно движеніе по сторо
нѣкоторые мосты не

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
10	Отъ ст. Розенгартовка до раз. Снарскаго.			1) Шир. 7—9 шаг., съ канавами. 2) Суглинокъ, небольшими участками черноземъ. 3) Крутые спуски и подъемы въ овраги (небольшіе) у раз. Снарскаго. 4) Дорога идетъ лѣсомъ. Почти всѣ пересѣкающіе дорогу овраги болотисты. Движеніе по сторонамъ невозможно на послѣднихъ 5 верстахъ.

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

пути *).

намъ; на второй половинѣ также возможно движеніе войскъ и обозовъ; исправны, гати плохи.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Мосты: 1) Черезъ канаву, длина 5 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, объѣхать нельзя—болото. 2) Черезъ канаву, длина 6 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, объѣхать нельзя—болото. 3) Черезъ бол. канаву, длина 7 шаг., ширина 8 шаг. прочный, въѣзды испорчены, объѣхать нельзя. 4) Черезъ ручей, длина 5 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя. 5) Черезъ канаву, длина 5 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя. 6) Гать изъ жердей черезъ болото длина 110 шаг., ширина 8 шаг., непрочная, мостъ длина 8 шаг., ширина 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя--болото. 7) Черезъ р. Топкую, длина 30 шаг., ширина 8 шаг., непрочн. и гать изъ жердей до 50 шаг., поломана, рѣка ширина 5 шаг., глуб. $1^1/_2$ аршинъ, дно топкое. 8) Гать черезъ большой оврагъ изъ жердей, длина 50 шаг., плохая. 9) Черезъ оврагъ, длина 6 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, объѣхать нельзя. 10) Черезъ оврагъ, длиной 7 шаг., шир. 8шаг., въѣзды испорчены, объѣхать нельзя. 11) Черезъ оврагъ—гать, дл. 50 шаг., и мостъ длина 7 шаг., ширина 8 шаг., оба непрочны, объѣхать нельзя—болото. 12) Черезъ оврагъ—длиной 8 шаг., ширина 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, объѣхать нельзя. 13) Черезъ овраги, 3 моста, длина 20, 15, 15 шаг., шир. 8 шаг., прочны, въѣзды испорчены, спуски и подъемы у всѣхъ круты.	Нѣтъ.	

Описаніе

Дорога запущена, мѣстами поросла травой, завалена сгнившими деревьями; почти всѣ съ крутыми берегами; вообще движеніе на этомъ участкѣ незначительныхъ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
21	Раз. Снарскій.			1) Ширина 7—9 шаг. 2) Суглинокъ. 3) Почти всѣ овраги, пересѣкающіе дорогу, съ крутыми подъемами и спусками. 4) Почти на всемъ протяженіи дорога идетъ лѣсомъ, движеніе по сторонамъ невозможно. Дорога немного ѣзжана у р. Снарскаго и версты 4 у ст. Котиково, здѣсь возможно движеніе повозокъ; на остальномъ участкѣ, въ особенности между 2-й и 3-й казармами, дорога сильно запущена, поросла травой, деревья мѣстами повалены на дорогу; мосты неисправны, нѣкоторые обгорѣли. Овраги, пересѣкающіе дорогу, почти всѣ съ крутыми берегами, требующими припряжки и тормаза.
	Раз. Гедике.			
7	Ст. Котиково.			

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

пути *).

многіе мосты испорчены, нѣкоторые обгорѣли; овраги, пересѣкающіе дорогу, крайне затруднительно; движеніе по сторонамъ невозможно, за исключеніемъ участковъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Мосты: 1) Черезъ 3 оврага 3 моста длиною 8, 15 и 20 шаг., шириною 8 шаг., прочны, у перваго въѣзды испорчены. 2) Черезъ ручей въ оврагѣ, длина 3 шаг., шир. 8 шаг., испорченъ, ручей шир. 1 шаг., гл. 1/2 арш.—дно песчаное, подъемъ съ моста крутъ. 3) Гать черезъ болотистый оврагъ, дл. 30 шаг., шир. 8 шаг., испорчена, мостъ дл. 5 шаг., шир. 8 шаг., въѣзды испорчены. 4) Черезъ ручей, дл. 16 шаг., ширина 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, ручей 2 шаг. шир., 1/2 арш. глубиною, дно вязкое. 5) Черезъ оврагъ—разрушенъ, объѣхать можно лѣвѣе рядомъ. 6) Черезъ оврагъ, длин. 8 шаг., шириною 8 шаг., прочный. 7) 2 моста черезъ ручей, длин. 6 шаг., шир. 8 шаг., прочные, въѣзды у обоихъ испорчены, подъемъ крутъ. 8) 2 моста черезъ оврагъ, дл. 6 шаг., шир. 8 шаг., прочны, въѣзды испорчены. 9) Черезъ оврагъ, длина 20 шаг., шир. 8 шаг., непрочный, въѣзды испорчены. 10) Рядомъ 3 моста поломаны, подъемы и спуски круты. 11) Черезъ болотистый оврагъ, длина 20 шаг., шир. 8 шаг., непрочный, объѣхать нельзя—болото. 12) Черезъ р. Каменушка 2 моста длиною 20 шаг., шириною 12 шаг., прочны, въѣзды испорчены; рѣка шириною 4 шаг., глубиною 1 аршинъ, дно топкое.	Нѣтъ.	

1	2		3	4

5	6	7
13) 3 моста черезъ оврагъ, длина 5, 7 и 7 шаг., шир. 8 шаг., неисправны, въѣзды испорчены, объѣхать нельзя. 14) Черезъ оврагъ, длина 26 шаг., ширина 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, объѣхать нельзя. 15) Черезъ оврагъ, длина 17 шаг., ширина 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, объѣхать нельзя. 16) 2 моста черезъ оврагъ, длина 12, 6 шаг., шир. 8 шаг., прочны, въѣзды испорчены, подъемы и спуски круты. 17) Черезъ оврагъ, длина 8 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣздъ испорченъ. 18) Черезъ оврагъ 5 мостовъ, длина 4, 8, 3 шаг., шир. 8 шаг., непрочны, въѣзды испорчены. 19) Черезъ оврагъ 3 моста, длина 4, 3, 3 шаг., шир. 8 шаг., непрочны, въѣзды испорчены, одинъ мостъ сломанъ. 20) Черезъ оврагъ 3 моста, длина 7, 7, 2 шаг., ширина 8 шаг., прочны, въѣзды испорчены. 21) Черезъ оврагъ 2 моста, длина 15 шаг., шир. 8 шаг., прочны, въѣзды испорчены, между мостами (50 шаг.) топко. Черезъ ручей, длина 7 шаг., ширина 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены. 22) 2 моста черезъ оврагъ, длина 7 шаг., ширина 8 шаг., прочны, въѣзды разрушены, рядомъ два моста разрушены. Рядомъ 4 моста черезъ оврагъ, длина 4, 7, 5, 3 шаг., шир. 8 шаг., прочны, въѣзды разрушены, спуски и подъемы круты. 23) Черезъ оврагъ, длина 6 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, рядомъ гать длин. 60 шаг. прочная, подъемъ и спускъ круты. 24) Черезъ оврагъ 2 моста, длина 10, 35 шаг., шир. 8 шаг., прочны, въѣзды испорчены, спускъ и подъемы очень круты. 25) Черезъ оврагъ 2 моста, длина 10 шаг., шир. 8 шаг., въѣзды испорчены, спуски и подъемы очень круты (35 шаг.). 26) Черезъ оврагъ, длина 25 шаг., ширина 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, подъемъ крутъ (25 шаг.). 27) Черезъ оврагъ, длина 25 шаг., ширина 8 шаг., непрочный, объѣхать нельзя.		

1	2		3	4

5	6	7
28) Черезъ оврагъ, длина 20 шаг., шир. 8 шаг., сломанъ. 29) Черезъ оврагъ 5 мостовъ, дл. 23, 13, 6, 25, 4 шаг., шир. 8 шаг., прочны, у 2-хъ въѣзды испорчены, подъемы и спуски очень круты. 30) Черезъ оврагъ 2 моста, длина 13, 10 шаг., шир. 8 шаг., прочны, въѣзды испорчены, подъемъ и спускъ очень круты. 31) Черезъ оврагъ 4 моста, длина 15, 6, 15, 5 шаг., шир. 8 шаг., одинъ испорченъ, подъемъ и спуски круты. 32) Черезъ оврагъ 3 моста, длина 3, 8, 6шаг., шир. 8 шаг., прочны, одинъ непрочный, подъемы и спуски круты. 33) Черезъ оврагъ 2 моста, длина 3, 25 шаг., ширина 8 шаг., прочны. 34) Черезъ оврагъ 1 мостъ, длина 13, шир. 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, гать длин. 30 шаг., испорчена. 35) Черезъ оврагъ, длина 60 шаг., ширина 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены спуски и подъемы круты. 36) Черезъ оврагъ, длин. 15 шаг., шириною 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, спуски и подъемы круты. 37) Черезъ ручей, длина 10 шаг., шир. 8 шаг., въѣзды испорчены. 38) Черезъ ручей, длина 8 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, ручьи 2—3 шаг. шир., 2 арш. глуб., дно вязкое. 39) Черезъ ручей, длина 8 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, ручьи 2—3 шаг. шир., 2 арш. глуб., дно вязкое. 40) Черезъ ручей, длина 8 шаг., шир. 8 шаг. прочный въѣзды испорчены, ручьи 2—3 шаг. шир. 2 арш. глуб., дно вязкое. 41) 2 моста черезъ рѣчку длина 15, 7 шаг., шир. 8 шаг., испорчены въѣзды; ручей шир. 10 шаг., глубиной 2 аршина, дно вязкое.		

Описаніе

Дорога наѣзжана, движеніе по сторонамъ почти вездѣ возможно; гать черезъ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
21	Ст. Котиково. Ст Вяземская.			1) Ширина 7—9 шаг. 2) Суглинокъ, отъ д. Отрадное до Вяземской мѣстами черноземъ. 3) Нѣтъ. 4) Долина р. Аванъ болотиста, гать черезъ долину очень плоха; болотистый участокъ находится на 5-й верстѣ отъ р. Аванъ, протяженіемъ до 1 версты, а также за д. Отрадное—версты $1^{1/2}$. Лѣсомъ дорога проходима незначительными участками; вообще же мѣстность открытая, сухая. Дорога на всемъ протяженіи наѣзжана, движеніе по сторонамъ почти всюду возможно.

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

пути *).

долины р.р. Аванъ и Седьмая плохи; вообще движеніе войскъ и обозовъ возможно.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Мосты: 1) Черезъ ручей, длина 8 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены. 2) Черезъ р. Китайку, дл. 12 шаг., шир. 8 шаг., прочный, рѣка шир. 4 шаг., глубина 1/2 арш. дно болотистое. 3) Черезъ р. Аванъ, длина 25 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, рѣка шир. 8 шаг., глубина 2 аршина, дно топкое, за мостомъ гать, дл. 400 шаг., ширина 8 шаг.; гать изъ жердей, жерди погнили, мѣстами провалились. 4) Черезъ ручей, длина 12 шаг., шир. 8 шаг., плохой, ручей шир. 2 шаг., глубина 1 арш., дно топкое. 5) Черезъ ручей, длина 8 шаг., шир. 8 шаг., непрочный, ручей шир. 1 шаг., глуб. 1 арш.; мостъ объѣхать можно справа. 6) 2 моста черезъ р. Седьмую, длина 8 шаг., 20 шаг., шир. 8 шаг., оба плохи; рѣка шир. 18 шаг., глуб. 2 арш., дно топкое; между мостами, гать длина 50 шаг. плохая. 7) Черезъ болото, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣзды испорчены, объѣхать нельзя. 8) Черезъ болото, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя—топко. 9) Черезъ оврагъ, длина 6 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать можно по обѣ стороны моста.	Нѣтъ.	

Описаніе

Движеніе по дорогѣ войскъ и обозовъ возможно, необходимо исправить почти на всемъ про

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
31	Ст. Вяземская. Ст. Дормидонтовка.			1) Ширина 7—9 шаг. 2) Суглинокъ; отъ разъѣзда до д. Дормидонтовка мѣстами черноземъ. 3) Нѣтъ. 4) Почти на всемъ протяженіи идетъ или кустами, или лѣсомъ, у ст. Вяземской и д. Красницкой лѣсъ вырубленъ. Почти всѣ овраги болотисты, долины р. Н. Седьмой, Сергѣевской и Лоховой падей и долина ручья въ 5 вер. отъ ст. Вяземской болотисты. На протяженіи 4-хъ верстъ передъ ст. Дормидонтовка дорога очень грязна. По сторонамъ дороги двигаться нельзя, за исключеніемъ небольшихъ участковъ (у ст. Вяземской, д. Красницкой)—препятствуютъ кусты и болотистые овраги и долины рѣкъ. Вообще же дорога ѣзжана, лучшій участокъ отъ разъѣзда до Дормидонтовки.

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

пути *).

гать и два моста при ней черезъ р. Н. Седьмую. Движеніе по сторонамъ тяженіи невозможно.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Мосты: 1) Черезъ ручей, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., плохой, объѣхать можно. 2) Черезъ канаву, длина 5 шаг., шир. 8 шаг., плохой, объѣхать нельзя—болото. 3) 2 моста черезъ ручей, длина 14 шаг. и 65 шаг., шир. 8 шаг., ручей шир. 6 шаг., глуб. $1^{1/2}$ арш., дно топкое, мосты плохи. 4) Черезъ ручей, длина 6 шаг., шир. 8 шаг., прочный; ручей шир. 2 шаг., глуб. 1 арш., дно топкое. 5) Черезъ ручей, длина 12 шаг., шир. 8 шаг., испорченъ; ручей ширина 6 шаг., глуб. 2 арш., дно топкое. 6) Черезъ оврагъ, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочны, объѣхать можно по обѣ стороны моста. 7) Черезъ оврагъ, длина 4 шаг., шир. 8 шаг., прочны, объѣхать можно по обѣ стороны моста. 8) Черезъ Н. Седьмую гать, длина 130 шаг., изъ жердей, нѣкоторыя жерди обгорѣли; два моста, дл. 3 шаг., шир. 8 шаг., испорчены. 9) Черезъ Н. Седьмую мостъ длиной 12 шаг., шир. 8 шаг., непрочный, въѣзды испорчены; рѣка, шир. 5 шаг., глубина 1 арш., дно топкое. 10) Черезъ оврагъ, дл. 24 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя —болото. 11) Черезъ оврагъ мостъ, дл. 5 шаг., шир. 8 шаг., гать дл. 20 шаг., прочны, объѣхать нельзя. 12) Черезъ оврагъ, дл. 28 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя—топко. 13) Гать, дл. 15 шаг., шир. 8 шаг., прочная; берега оврага круты.	Нѣтъ.	

1	2		3	4

5	6	7
14) Черезъ оврагъ, длина 20 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя—топко. 15) Черезъ оврагъ, длина 10 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя—топко. 16) Черезъ оврагъ, длина 50 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя, берега оврага круты. 17) Черезъ оврагъ, длина 30 шаг., шир. 8 шаг., прочный; объѣхать нельзя—болото. 18) Черезъ оврагъ, длина 8 шаг., шир. 8 шаг., прочный; объѣхать нельзя—болото. 19) Гать, дл. 4 шаг., шир. 8 шаг., прочная; при ней мостъ черезъ ручей, длина 15 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя; ручей, ширина 2 шаг., глубина $2^{1/2}$ арш., дно топкое. 20) Черезъ Сергѣевскую Падь гать, дл. 250 шаг., шир. 8 шаг.; прочная; мостъ, дл. 15 шаг, шир. 8 шаг., прочный; ручей, шир. 2 шаг., глубина 1 арш., дно топкое, долина ручья болотиста. 21) Черезъ болотистый оврагъ гать, дл. 80 шаг., шир. 8 шаг., прочная. 22) Мостъ черезъ оврагъ, дл. 5 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя—болото. 23) Гать черезъ болотистую долину ручья, дл. 230 шаг., шир. 8 шаг., прочная; черезъ ручей мостъ; ручей, шир. 5 шаг., глубина 3 арш., дно ручья топкое. 24) Гать черезъ большую долину ручья, дл. 340 шаг., шир. 8 шаг., прочная; черезъ ручей мостъ, длина 10 шаг., шир. 8 шаг., прочная; ручей, шир. 3 шаг., глуб. 1 аршинъ, дно топкое. 25) Черезъ болото мостъ, дл. 35 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя—топко. 26) Черезъ болото мостъ, дл. 39 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя—топко. 27) Черезъ оврагъ, дл. 15 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать можно слѣва. 28) Черезъ болот. оврагъ, дл. 24 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя—болото. 29) Черезъ ручей, длина 130 шаг., шир. 8 шаг., непрочный; ручей, ширина 8 шаг., глубина 2 арш., дно галька.		

Описаніе

Дорога для движенія войскъ и обозовъ не годна; въ особенности плохъ стому лугу, мѣстами залита водой, мѣстами заросла; часть мостовъ разру для ѣзды не

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
13	Ст. Дормидонтовка. Раз. Хоръ.			1) Ширина 6—7 шаг. 2) Суглинокъ. 3) Нѣтъ. Отъ р. Подхоренокъ до казармы—болото; дорога запущена, мѣстами залита водой, движеніе здѣсь невозможно для повозокъ, а въ дождливое время и для одиночныхъ людей. На протяженіи 3-хъ верстъ отъ казармы дорога идетъ у самаго полотна по дамбѣ и далѣе аппарелью поднимается на полотно. Мѣстность открытая, берега р. Хоръ лѣсисты.

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

пути *).

участокъ отъ р. Подхоренокъ до Казармы; здѣсь дорога идетъ по болотишена; мостовъ черезъ р.р. Подхоренокъ и Хоръ нѣтъ, а желѣзнодорожные приспособлены.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1) Гать черезъ болото, дл. 100 шаг., шир. 8 шаг., гать изъ хвороста, испорчена объѣхать нельзя—топко. 2) Мостъ черезъ ручей, дл. 15 шаг., шир. 8 шаг., испорченный; ручей шириной 2 шаг. глубиной 2 арш., дно вязкое. 3) 2 моста за казармой, дл. 8 шаг., 15 шаг., оба прочны; передъ вторымъ мостомъ болото. 4) Мостъ черезъ канаву, дл. 10 шаг., шир. 8 шаг., прочный; канава 5 шаг. шир., 2 арш. глуб., съ водой. Черезъ р. Подхоренокъ желѣзнодорожный мостъ, неприспособленный для ѣзды повозокъ, длина моста 101 саж.; глубина рѣки около 2 арш., дно топкое, ближе къ мосту—твердое, теченіе среднее, въ сухое время открываются броды. Черезъ р. Хоръ желѣзнодорожный мостъ, длина 180 саж., неприспособленный для ѣзды; бродовъ въ рѣкѣ нѣтъ, теченіе быстрое. 5) Гать у р. Хоръ изъ хвороста, очень плохая.	Нѣтъ.	

Описаніе

Дорога для движенія войскъ и обозовъ негодна; въ особенности плохъ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
13	Раз. Хоръ. Ст. Вѣрино.			1) Ширина 6—7 шаг. 2) Суглинокъ. 3) Нѣтъ. 4) Отъ р. Сэ до казармы съ лѣвой стороны дороги—лѣсъ; отъ казармы до р. Кія лѣсъ съ обѣихъ сторонъ. Почти на всемъ протяженіи отъ р. Хоръ до казармы—болото; причемъ долина рѣки Сэ, настолько болотиста, что проѣхать по ней къ мосту было невозможно; шаговъ на 200 вправо отъ моста черезъ долину проѣхать, хотя съ трудомъ, но можно. Верстахъ въ $1^{1/2}$ отъ казармы дорога идетъ по насыпи и аппарелью поднимается на желѣзнодорожное полотно, но мостъ (жел.-дор.) для переѣзда не приспособленъ.

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

пути *).

участокъ въ долинѣ р. Сэ, гдѣ трудно пройти одиночнымъ людямъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1) Гать (въ 1/2 вер. отъ раз. Хоръ) изъ жердей, длина 60 шаг., шир. 8 шаг., испорченная; дорога у гати грязная. 2) Черезъ канаву мостъ длин. 6 шаг., шир. 8 шаг., прочный; объѣхать нельзя—болото. 3) Черезъ р. Сэ мостъ, длин. 60 шаг., шириной 8 шаг., на сваяхъ; долина рѣки болотиста; къ мосту подъѣхать нельзя—топко, переѣздъ вправо въ 200 шаг. также болотомъ. Черезъ р. Кія моста нѣтъ, желѣзнодорожный для ѣзды неприспособленъ. Р. Кія шириной 120 шаг., гл. около 1 1/2 арш., дно твердое; броды открываются въ низкую воду.	Нѣтъ.	

Описаніе

Дорога мало ѣзжана, идетъ по болотистому лугу, много разрушенныхъ движенія войскъ и

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
14	Ст. Вѣрино. Раз. Кругликовъ.			1) Ширина 7—9 шаг. 2) Суглинокъ, на незначительныхъ участкахъ черноземъ. 3) Нѣтъ. 4) Дорога идетъ лѣсомъ и кустами, открытыя мѣста встрѣчаются у станціи Вѣрино. На первыхъ 4-хъ верстахъ дорога наѣзжана, далѣе запущена, идетъ болотистымъ лугомъ; долины рѣкъ и враговъ топки, мосты и гати неисправны. Движеніе по сторонамъ дороги невозможно (кусты, болота).

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

пути *).

гатей и мостовъ; мѣстами полотно дороги выбито, грязно; вообще для обозовъ мало пригодна.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Мосты: 1) Черезъ болотистый оврагъ два моста, дл. 40 шаг., шир. 8 шаг., прочный, у мостовъ гать хворостяная, дл. 10 шаг., плохая. 2) Черезъ болотистый оврагъ, длина 15 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя. 3) Рядомъ 2 моста черезъ овраги, длина 15, 10 шаг., шир. 8 шаг., оба непрочны, доски провалились, объѣхать нельзя—топко. 4) Гать черезъ болото, дл. 650 шаг., шир. 8 шаг., испорчена, объѣхать можно въ сухое время. 5) Гать черезъ болото, длина 60 шаг., ширина 8 шаг., плохая, объѣхать можно только въ сухое время. 6) Гать черезъ болото, дл. 100 шаг., шир. 8 шаг., плохая, объѣхать можно въ сухое время. 7) Гать, дл. 60 шаг., шир. 8 шаг., съ мостомъ, длина 10 шаг., шир. 8 шаг., гать и мостъ прочны, объѣхать нельзя—топко. 8) Черезъ ручей 2 моста, длина 20, 6 шаг., шир. 6 шаг., прочны, объѣхать нельзя. 9) Черезъ ручей мостъ, дл. 50 шаг., шир. 8 шаг., поломанъ; ручей, шир. 5 шаг., глубина 1 арш., дно вязкое, объѣхать мостъ нельзя.		

1	2		3	4

5	6	7
10) Черезъ оврагъ, дл. 45 шаг., ширина 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя. 11) Гать изъ жердей черезъ болото, длина 70 шаг., прочная, объѣхать нельзя. 12) Черезъ болотистый ручей, мостъ длиною 400 шаг., шир. 8 шаг., прочный, въѣзды грязны; ручей шириною 10 шаг., глубиною 3 арш., дно топкое, долина болотиста. 13) Черезъ болото гать изъ жердей, дл. 100 шаг., испорчена, жерди погнили. 14) Черезъ р. Заи мостъ, длина 21 шаг., шир. 8 шаг., прочный, ручей шир. 2 шаг., глубина 1 арш., дно топко. 15) Черезъ оврагъ, дл. 52 шаг., ширина 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя—болото. 16) Черезъ болотистый оврагъ мостъ, длина 15 шаг., шир. 8 шаг., прочный, гать изъ жердей, длина 100 шаг., плоха. 17) У р. Кругликовъ 2 гати, черезъ болотист. овраги, дл. 50, 70 шаг., одна совершенно разрушена, объѣздъ влѣво.		

Описаніе

Дорога запущена, мало наѣзжана; большинство мостовъ неисправно, многія
и долины рѣкъ. Вообще дорога для движенія,

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.		Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.		
14	Раз. Кругликовъ. Ст. Корфовская.			1) Ширина 7—9 шаг. 2) Суглинокъ. 3) Нѣтъ. 4) Дорога идетъ лѣсомъ и кустами; открытыя мѣста по долинамъ р. Чирки и ея притоковъ. Всѣ почти рѣки имѣютъ дно вязкое, а долины ихъ болотисты; движеніе по сторонамъ дороги невозможно. Дорога мало ѣзжана, запущена; многіе мосты и гати испорчены.

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 г. Капитанъ Ефимовъ.

пути *).

гати испорчены; овраги, пересѣкающіе дороги, болотисты, также болотисты въ особенности обозовъ, мало пригодна.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1) Гать черезъ болото, изъ досокъ, дл. 152 шаг., шир. 8 шаг., прочная, объѣхать нельзя—болото. 2) Гать черезъ болото, дл. 170 шаг., шир. 8 шаг., изъ досокъ, прочная; мостъ при гати, дл. 52 шаг., шир. 6 шаг., прочный; ручей шир. 3 шаг., глубиною 2 арш., топкое дно. 3) Гать изъ жердей черезъ топкое мѣсто, дл. 160 шаг., шир. 6 шаг., плохая, жерди поломаны, погнили. 4) Рядомъ другая гать, дл. 58 шаг., жерди погорѣли, частью погнили. 5) Черезъ р. Чирку мостъ, длина 250 шаг., шир. 6 шаг., на сваяхъ, непрочный, оба конца моста разрушены; рѣка шириною 10 шаг., глуб. 1 арш., дно топкое, долина болотиста. 6) Рядомъ другой мостъ, длина 15 шаг., шир. 6 шаг., непрочный, въѣзды испорчены, объѣхать нельзя—болото; за мостомъ гать, дл. 200 шаг., изъ жердей, совершенно разрушенная, выбита, обгорѣла. 7) Черезъ болото гать, дл. 250 шаг., изъ досокъ, прочная, объѣхать нельзя—топко. 8) Черезъ оврагъ мостъ, дл. 10 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя. 9) Рядомъ 3 моста, дл. 10, 3, 3 шаг., прочны, объѣхать нельзя 10) Черезъ оврагъ, дл. 32 шаг., ширина 6 шаг., прочный, объѣхать нельзя—болото.	Нѣтъ.	

1	2	3	4

5	6	7
11) Рядомъ черезъ овраги 2 моста, дл. 4 шаг., 6 шаг., шир. 6 шаг., прочны, объѣхать нельзя—топко. 12) Черезъ овраги 2 моста, длина 8 шаг., 10 шаг., одинъ непрочный, объѣхать нельзя. 13) Черезъ оврагъ 2 моста, длина 7 шаг., 6 шаг., шир. 6 шаг., прочны, въѣзды испорчены. 14) Черезъ оврагъ 3 моста, длина 4, 8, 60 шаг., прочны, объѣхать нельзя—болото. 15) Черезъ оврагъ, длина 36 шаг., шир. 6 шаг., прочный, объѣхать нельзя—болото. 16) Черезъ ручей, длина 42 шаг., шир. 8 шаг., прочный; ручей 2 арш. шир., 1 арш. глубиной, дно топкое. Рядомъ другой, длина 12 шаг., шир. 8 шаг., прочный. объѣхать нельзя, ручей шир. 1 шаг., глуб. 1/2 арш., дно вязкое. 17) Черезъ ручей 4 моста, длина 12, 8, 4, 5 шаг.,шир. 8 шаг., прочный;ручей 2 шаг. шир., 1 арш. глубины, дно топкое. 18) Черезъ оврагъ, длина 16 шаг., шир. 8 шаг., прочный, объѣхать нельзя—вязко. 19) 2 моста черезъ оврагъ, длина 6 шаг, 4 шаг, шир. 8шаг., прочны, въѣзды испорчены, объѣхать нельзя—топко. 20) 3 моста черезъ оврагъ, длина 20, 3, 4 шаг., одинъ мостъ непрочный, въѣзды у всѣхъ испорчены, объѣхать нельзя. 21) Черезъ ручей 2 моста, длина 10, 12 шаг., шир. 8 шаг., между ними гать, дл. 60 шаг., ширина 8 шаг., мосты и гать прочны; ручей, шир. 3 шаг, глуб. 1/2 арш., дно—галька. 22) Черезъ оврагъ, длина 20 шаг., шир. 8 шаг., настилка испорчена; объѣхать нельзя—болото.		

Маршрутъ № 2*).

Отъ станціи Уссури до станціи Евгеньевки.

I. Ст. Уссури — ст. Шмаковка.

(35 верстъ).

Пройдено 2 ноября. Почти непрерывныя болота этого участка времянки, заставили жителей окрестныхъ селеній совершенно забыть о существованіи ея и въ случаѣ надобности попасть со станціи Шмаковки на ст. Уссури—всѣ ѣздятъ кружной дорогой („времянкой"-же): отъ Шмаковки на с. Авдѣевку до монастыря (20 верстъ) и отъ монастыря черезъ с. Тихменевку—до Уссури (26 верстъ), дѣлая 46 верстъ, вмѣсто 35.

Поэтому тутъ прежде всего бросается въ глаза, что времянка на этомъ участкѣ—путь забытый, заброшенный. Начинается времянка отъ бывшаго перевоза черезъ р. Уссури, гдѣ (на правомъ берегу) лежитъ и гніетъ, вытащенный на берегъ паромъ военнаго вѣдомства.

Времянка идетъ справа отъ желѣзной дороги (принимая направленіе Хабаровскъ—Владивостокъ) до разъѣзда Кауль—14 верстъ отъ ст. Уссури, гдѣ переходитъ на лѣвую сторону; по лѣвой сторонѣ идетъ 14 верстъ, затѣмъ опять переходитъ на правую; пройдя 3 версты по правой, на 2 версты опять перекидываетъ на лѣвую сторону, а послѣднія 2 версты до ст. Шмаковки—идетъ снова по правой сторонѣ пути.

Переѣздъ черезъ полотно желѣзной дороги имѣется только на разъѣздѣ Кауль; на остальныхъ пунктахъ переходовъ времянки че-

---

*) Развѣдку производилъ Ген. Шт. Капитанъ Халтулари.

резъ желѣзную дорогу—не имѣется даже слѣдовъ переѣздовъ черезъ рельсы, а равно мостовъ черезъ канавы, ограничивающія желѣзно-дорожную насыпь.

Мѣстность, по которой проходитъ времянка, представляетъ изъ себя сплошное болото—то кочковатое и землистое, то кочковато-водянистое, то сплошь залитое водою. Оно прерывается только небольшими плоскими возвышенностями, достаточно точно выраженными на картѣ (2 версты въ дюймѣ), которыя разбросаны по болоту въ разныхъ направленіяхъ въ видѣ острововъ. Времянка проложена (также какъ и желѣзно-дорожный путь) совершенно прямолинейно, безъ всякаго покушенія на болѣе выгодное примѣненіе къ мѣстности. Поэтому на глазъ кажется, что около половины пути—проходитъ по болоту, причемъ не менѣе $^1/_5$ всего пути—лежитъ на болотѣ, сплошь залитомъ водой.

Слѣды ѣзды, въ видѣ глубоко продавленной колеи, имѣются отъ ст. Уссури только до разъѣзда Кауль, откуда идетъ свертокъ на с. Тихменевку, туда переходятъ и слѣды. Далѣе времянка не сохранила никакихъ признаковъ движенія по ней. Единственно, что доказываетъ ея существованіе—это двѣ боковыя канавы по обѣ ея стороны, которыя, болѣе или менѣе, ясно, но сохранились на протяженіи всего участка, исключая, конечно, пространствъ, сплошь залитыхъ водой. Разстояніе между канавами (ширина полотна времянки)—7 шаговъ. Ширина канавъ по верху—отъ $^1/_2$ до 1 аршина; тамъ, гдѣ мѣстность имѣетъ наклонъ и вода имѣетъ стокъ,—канавы размыты и ширина доходитъ до 2 и даже 3 аршинъ. Глубину выяснить нельзя, потому что канавы до верху наполнены водой, промерзшей до дна.

Полотно времянки, такъ же какъ и вся окружающая мѣстность, густо заросла болотными травами, высотой иногда въ ростъ человѣка. Только отъ ст. Уссури до ст. Кауль, гдѣ есть слабые слѣды движенія, трава примята или совсѣмъ вытоптана полосой 2—$2^1/_2$ шага ширины. Далѣе она совсѣмъ заросла травой, а кое-гдѣ колодыми деревьями и кустами, такъ что ее можно найти, только благодаря остаткамъ канавъ. Отъ разъѣзда Кауль зачастую по самой срединѣ времянки проходитъ линія телеграфныхъ столбовъ.

Искусственныя сооруженія погибли въ болотѣ почти безслѣдно: на рѣкѣ Федореевкѣ (въ 2 верстахъ не доходя станціи Шмаковки) остатки моста въ видѣ нѣсколькихъ рядовъ свай; кое-гдѣ обломки жидкихъ жердей, вѣроятно отъ гатей; на спускѣ съ небольшой высоты въ 4 верстахъ отъ ст. Шмаковки замѣтно, что полотно было насыпано выше уровня мѣстности. Болѣе же не осталось рѣшительно ничего.

Времянка идетъ почти параллельно желѣзно-дорожному пути, шагахъ въ 40—50 отъ него.

Участокъ пройденъ въ ясный солнечный день при небольшомъ морозѣ, послѣ ряда значительныхъ морозовъ. Снѣга почти нѣтъ. Земля промерзла. Кочковато-землистыя болота замерзли плотно. Кочковато-водянистыя—замерзли хрупкимъ льдомъ, легко ломающимся, но вода въ нихъ вымерзла и топкости не замѣтно. Залитыя водой болота представляютъ гладкую ледяную поверхность, различной крѣпости: по нѣкоторымъ—хоть артиллерію вези, нѣкоторыя трещатъ подъ конемъ, нѣкоторыя легко проламываются. Такъ пространство около 3 верстъ за разъѣздомъ Кауль ближе ко второй отъ него казармѣ пришлось идти по бермѣ желѣзно-дорожной насыпи. Рѣка Федореевка—единственная на участкѣ—только что стала и была перейдена по желѣзно-дорожному мосту.

Произвести промѣръ глубины слоя воды на болотахъ, а также выяснить степень ихъ вязкости—вслѣдствіе того, что они замерзли—не представилось возможнымъ, но тѣмъ не менѣе съ увѣренностью можно дать характеристику этого участка времянки:

Весной, лѣтомъ и осенью путь непроходимъ даже для пѣшихъ.

Зимой—но лишь по окончательномъ, надежномъ замерзаніи всѣхъ болотъ (если таковое бываетъ) проходимъ только для пѣхоты и вьюковъ.

Колесами, даже по хорошо промерзшимъ болотамъ, нельзя будетъ пройти вслѣдствіе обилія кочекъ, выбоинъ и густой травы, мѣстами выше роста человѣка. При движеніи въ *началѣ зимы, до полнаго замерзанія* (какъ теперь)—даже пѣхота и вьюки будутъ идти съ трудомъ, часто пользуясь вмѣсто времянки полотномъ и мостами желѣзной дороги.

II. Ст. Шмаковка — ст. Свіягино.

(36 верстъ).

Пройдено 3 ноября. На этомъ участкѣ времянки особенно отчетливо видно, что чѣмъ больше мѣстные жители ею пользуются, тѣмъ исправнѣй она содержится.

Вообще же видно, что на этомъ участкѣ времянка проведена значительно позже, чѣмъ на предыдущемъ, что видно по слѣдующимъ признакамъ.

1) На всемъ участкѣ—полотно приподнято. Хотя насыпь значительно осѣла, но всетаки превышаетъ окружающую мѣстность на $^1/_4$—$^1/_2$ аршина, почти на всемъ протяженіи. Дорога мѣстами ремонтировалась, въ разныхъ мѣстахъ разновременно: есть слѣды недавнихъ работъ—не болѣе $^1/_2$ года. Канавы, имѣющіяся вдоль всего участка, лучше сохранились.

2) Свѣжіе мосты, очень хорошей постройки изъ массивнаго лѣса; полотно двойной настилки; слѣдовъ гніенія нѣтъ. Только нѣсколько мостовъ сожжено. Попадающаяся порча мостовъ маловажна: сломанныя перила, оторванныя пажилины. Всѣ мосты одновременной постройки.

3) Дорога идетъ не прямолинейно, какъ въ участкѣ Уссури—Шмаковка, а съ очень выгоднымъ примѣненіемъ къ мѣстности: ловя небольшія возвышенности, разбросанныя по болоту. Поэтому на этомъ участкѣ дорога не идетъ параллельно желѣзно-дорожному пути, а описываетъ ломанную линію вдоль него, съ наибольшимъ удаленіемъ до 400 шаговъ отъ желѣзно-дорожной насыпи, а мѣстами приближаясь до 30 шаговъ.

Времянка идетъ исключительно по лѣвой сторонѣ желѣзной дороги (восточной). Только противъ сел. Духовского она переходитъ на правую сторону, идетъ тутъ около двухъ верстъ и затѣмъ, перейдя на лѣвую, такъ продолжается до ст. Свіягина. Оба переѣзда хорошіе.

Отъ ст. Шмаковки—до свертка на деревню Ольховку,—на 9-й вѣрстѣ отъ Шмаковки.

Времянка идетъ отъ станціи какъ продолженіе времянки, идущей отъ монастыря на Шмаковку. Ширина полотна 7 шаговъ. Насыпь хотя осѣла, но вездѣ замѣтна—высотой около $^1/_4$ аршина. Канавы сохранились: ширина по верху $^3/_4$—1 аршинъ; наполнены водой и замерзли. Хотя мѣстность сплошь болотна (того же характера, что и до Шмаковки), но благодаря насыпи—дорога хороша. Однако ее надо часто ремонтировать: въ пяти мѣстахъ болото разъѣло путь и вообще насыпь склонна сильно опускаться, что замѣтно по мѣстамъ, которыя превышаютъ дорогу на $^1/_2$—$^3/_4$ аршина; благодаря большой ѣздѣ, въѣзды на мосты подсыпаются. Есть слѣды недавнихъ подсыпокъ. Мосты вполнѣ исправны.

Отъ свертка на д. Ольховку до свертка на с. Комаровское (за мостомъ черезъ р. Бѣлую). Сразу замѣтно, что ѣзды меньше: времянка, кромѣ колеи, густо поросла травой. Насыпь осталась только благодаря тому, что тутъ меньше болотъ и дорога почти все время идетъ по твердому грунту. За то въѣздовъ на мосты (такіе же исправные) и съѣздовъ съ нихъ совершенно нѣтъ: мосты стоятъ горбами, возвышаясь краями надъ полотномъ—до $^3/_4$

аршина. Мѣстные жители, чтобы въѣхать на нихъ, вырубаютъ топоромъ въѣздныя колеи въ толщѣ настилки, чѣмъ мосты портятся. Поломанныя и оторванныя перила встрѣчаются чаще, иногда онѣ валяются около, иногда ихъ нѣтъ. Если оставить дорогу въ такомъ видѣ—мосты будутъ приведены въ негодность, что будетъ очень чувствительно: мостовъ очень много, поставлены вездѣ, гдѣ намекъ на надобность въ нихъ.

Отъ свертка на с. Комаровку, до обратнаго присоединенія дороги отъ с. Комаровки (передъ разъѣздомъ Краевскимъ). Протяженіе 4 версты.

Ѣзды совершенно нѣтъ. Насыпь вполнѣ сохранилась благодаря тому-же твердому грунту, но путь сплошь заросъ травой и лозняком. Мосты—горбомъ, превышая своими краями уровень еще больше—до $1^1/_4$ аршина. На краяхъ настилки—слѣды вырубленныхъ колей для въѣздовъ. Мѣстами настилка сворочена, перила и пожилины отсутствуютъ чаще. Сожжено три моста: одинъ длиной 4 сажени, два—по 6 саженъ. Сожжены очевидно умышленно, а не отъ паловъ, такъ какъ палы бываютъ вездѣ, а мосты сгорѣли только тамъ, гдѣ крестьянамъ они не нужны. Ширина пути доходитъ до десяти шаговъ. Попадаются насыпи до $1^1/_2$ аршина высотой (по долинѣ р. Бѣлой, черезъ которую хорошій мостъ). Подъ верхнимъ слоемъ пути бревенчатая настилка, почти на всемъ протяженіи; настилка эта не сгнила, но обнажилась и мѣстами сбита съ мѣстъ тропа.

Отъ присоединенія отъ Комаровки до ст. Свіягино.

На всемъ остальномъ протяженіи дорога въ постоянномъ пользованіи: насыпь высотой между $^1/_4$ и $^1/_2$ аршиномъ сохранилась и поддерживается: часть времянки, перекинутая отъ сел. Духовского на правую сторону, судя по правильной формѣ насыпи и канавъ, изъ которыхъ брали землю—ремонтировалась недавно, не болѣе $^1/_2$ года тому назадъ. Во многихъ мѣстахъ—настилка изъ пластинъ засыпанная землей. Мосты исправны. Ширина дороги 7—10 шаговъ. Только въ послѣдней пади подъ ст. Свіягино—видно, что путь страдаетъ отъ наводненій: дорогу пересѣкаютъ большія промоины, теперь движенію не препятствующія.

Отъ станціи Краевской времянка дѣлаетъ большой загибъ влѣво, въ обходъ болота, примыкающаго тутъ версты на 2 къ полотну желѣзной дороги. Очевидно это направленіе избрано недавно, такъ какъ и напрямикъ параллельно желѣзной дорогѣ есть слѣды времянки, но болѣе старой: насыпь совсѣмъ утонула въ болотѣ, сплошь покрытомъ водой, только кое-гдѣ видны слѣды канавъ. Два большихъ тутъ моста сожжены. Движеніе на протяженіи этой части

старой времянки, даже теперь, оказалось невозможнымъ. Болото плохо замерзаетъ.

Участокъ пройденъ при довольно сильномъ морозѣ. Въ общемъ состояніе времянки на этомъ участкѣ, если исключить часть ея (брошенную) противъ с. Комаровки, отъ р. Бѣлой до разъѣзда Краевскаго (4 версты)—надо признать вполнѣ исправнымъ. Незначительныя работы: земляныя подсыпки—насыпи, гдѣ она прорыта болотными водами, насыпка въѣздовъ и съѣздовъ на мосты и несложная починка самыхъ мостовъ, въ общемъ вполнѣ исправленныхъ и надежныхъ,—могутъ быть произведены попутно при движеніи войскъ. Такимъ образомъ, на этомъ участкѣ *времянка годна для движенія колесами во всякое время года съ небольшими исправленіями.* Въ случаѣ движенія зимой—и земляныхъ работъ не потребуется, а въѣзды на мосты можно облегчить подкладкой старыхъ шпалъ, въ изобиліи сложенныхъ у полотна желѣзной дороги.

Если потребуется возстановить брошенный участокъ ея противъ с. Комаровки, то это выразится только въ постройкѣ трехъ вышеуказанныхъ мостовъ, да въ подсыпкѣ пути по бревенчатой настилкѣ, такъ какъ въ остальномъ насыпи и мосты сохранились въ исправности. Но въ виду того, что въ объѣздъ этого участка есть хорошая дорога черезъ с. Комаровку—возстановленіе его особой надобности не представляетъ и безъ того возможно сквозное колесное движеніе отъ ст. Шмаковки до ст. Свіягино.

III. Ст. Свіягино — ст. Евгеньевка.

(32 версты).

Пройдено 5 ноября.

Это лучшій участокъ времянки.

Начиная отъ самой ст. Свіягино—мѣстность волнистая и дорога идетъ черезъ цѣлый рядъ невысокихъ отроговъ горъ передъ ихъ переходомъ въ равнину, въ перемежку съ которыми попадаются пади—болотистыя, но короткія. Только верстахъ въ десяти, не доходя Спасскаго, дорога вступаетъ въ обширную болотистую равнину, по которой течетъ р. Одарка и ея притоки.

Времянка все время идетъ вдоль лѣвой (восточной) стороны желѣзно-дорожнаго пути и извивается, примѣняясь къ мѣстности, не ближе 30 и не далѣе 100 шаговъ отъ полотна желѣзной дороги. Но въ десяти верстахъ не доходя Спасскаго, подойдя къ упомянутой выше болотистой равнинѣ рѣки Одарки, времянка круто отходитъ

влѣво въ обходъ болотъ, примыкающихъ къ желѣзно-дорожному пути и черезъ с. Хвалынку выходитъ на Спасское, снова присоединяясь къ желѣзно-дорожному пути только на послѣдней верстѣ; наибольшее удаленіе времянки отъ желѣзной дороги на этомъ изгибѣ—около четырехъ верстъ.

На всемъ протяженіи этого участка поддерживается ѣзда, но противъ селъ Зинькова и Александровскаго замѣчается то же явленіе, что въ предъидущемъ участкѣ—противъ с. Комаровскаго: времянка идетъ мимо этихъ селъ и отъ пунктовъ отходовъ свертковъ на эти села, до обратнаго выхода дорогъ отъ нихъ на времянку—судя по слѣдамъ, ѣзда значительно слабѣе, въѣзды на мосты осѣли и осыпались и края мостовъ превышаютъ полотно дороги на $^1/_4$—$^1/_2$ аршина, что препятствуетъ ѣздѣ и портитъ мосты. Протяженіе каждаго изъ обоихъ этихъ, менѣе пользуемыхъ участковъ—около 3 верстъ. На каждомъ изъ нихъ по два моста.

На всемъ остальномъ протяженіи—времянка сильно наѣзжена. Ширина ея неодинакова и колеблется между 7 и 12 шаговъ. На высотахъ—времянка проложена безъ насыпи и канавъ, въ падяхъ и болотистыхъ мѣстахъ—канавы, шириной около 1 аршина. Тамъ, гдѣ канавы взбѣгаютъ на скаты—онѣ постепенно размываются и принимаютъ видъ овраговъ.

Насыпь на всемъ участкѣ поддерживается въ исправности, хотя на болотахъ, судя по превышенію мостовъ, сильно осѣла. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ—слѣды недавнихъ земляныхъ работъ.

Мосты очень хороши и всѣ цѣлы. Они того же типа и размѣровъ что и на участкѣ Шмаковка—Свіягина и построены одновременно съ тѣми *). Исключеніе—мостъ черезъ р. Одарку—болѣе старый и съ настилкой въ одинъ рядъ, но достаточно крѣпкій. На нѣкоторыхъ мостахъ свалены, или вовсе исчезли перила.

Такимъ образомъ на всемъ этомъ участкѣ, какъ благодаря болѣе твердому (чѣмъ на предъидущихъ) грунту и меньшему количеству болотъ, такъ и вслѣдствіе постояннаго пользованія и постояннаго ремонта—*времянка находится въ исправности и вполнѣ допускаетъ колесное движеніе во всякое время года и погоду*. Только попутно при слѣдованіи войскъ придется возобновить въѣзды и съѣзды на 4-хъ мостахъ, на менѣе пользуемыхъ участкахъ противъ с. с. Заньковки и Александровскаго. Въ остальномъ, даже на этихъ участкахъ—дорога въ исправленіяхъ не нуждается.

Тамъ, гдѣ времянка дѣлаетъ обходъ болотъ р. Одарки, значительно удаляясь отъ желѣзно-дорожнаго пути—въ непосредственной

*) Судя по даннымъ рекогносцировки Подполковника Одноглазкова (апрѣль 1905 г.)—мосты эти построеныне болѣе $2^1/_2$ лѣтъ тому назадъ.

близости къ нему нѣтъ никакихъ слѣдовъ дороги: очевидно времянка со времени своего проведенія сразу получила свое теперешнее направленіе.

Общій выводъ.

Такимъ образомъ, времянка отъ ст. Шмаковки до ст. Евгеньевки, проходя почти все время вблизи желѣзной дороги, въ своемъ настоящемъ состояніи годна для колеснаго движенія при условіи незначительнаго попутнаго исправленія пути: подсыпка въѣздовъ и съѣздовъ на мостахъ и возстановленія перилъ и пожилинъ на мостахъ, гдѣ это надо.

Что касается времянки вдоль желѣзной дороги отъ ст. Уссури до ст. Шмаковки, то она устарѣла и изгладилась до невозможности ею пользоваться. Если только потребуется колесный путь непремѣнно вдоль линіи желѣзной дороги, то этотъ участокъ надо будетъ построить заново. Но такъ какъ отъ ст. Уссури имѣется хорошая времянка до монастыря (26 верстъ), а отъ монастыря до ст. Шмаковки (20 верстъ)—то въ общемъ *въ настоящее время имѣется вполнѣ годный колесный путь по времянкѣ отъ ст. Уссури до ст. Евгеньевки* длиной 114 верстъ (вмѣсто 103). Настоящее состояніе времянки совершенно не согласуется съ рекогносцировкой Подполковника Одноглазкова (маршрутъ № 64, апрѣль 1905 г.).

Развѣдку производилъ 9-го Восточнаго Сибирскаго стрѣлковаго полка штабсъ-капитанъ Хартулевичъ.

Маршрутъ

Раздольное — Красный - Яръ — Никольскъ — Воздвиженское — Михайловка — длиною

Путь состоитъ изъ проселочныхъ дорогъ 150 верстъ и участка въ 20 верстъ не пригодныя въ настоящемъ своемъ состояніи для движенія войскъ и обо кольска—нѣтъ моста. б) Участокъ дороги по сплошному болоту 18 верстъ между Алтыновкой

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.			
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Село Раздольное.	58	Въ русскихъ поселеніяхъ постройки глинобитныя или деревянныя. Жилыя крыты обыкновенно гофрированнымъ желѣзомъ, не жилыя крыты соломою или тесомъ, фанзы у корейцевъ и китайцевъ одного типа—тѣсны и грязны. Въ среднемъ на каждомъ дворѣ 3½ постройки.	Шоссе инженернаго вѣдомства въ отличномъ состояніи, вполнѣ удобное для движенія всѣхъ родовъ войскъ и грузовъ.
6½	Заимка Фатьянова.	1		Проселочная дорога удобная для движенія только въ сухое время года, внѣ времени разливовъ рѣки Суйфуна (Паралельно ей по горамъ идетъ тропа неудобная для войскъ). Грунтъ кочковатый, топкій.
7	Заимка Москаленко.	1		
10	Хуторъ Худякова.	4		
13	Корейскій поселокъ.	6		
16	Заимка Калугина.	2		
23	Село Красный Яръ.	80		Сухая горная дорога, шириною до 20 шаговъ, съ канавою.
30	Кузница китайцевъ на бер. р. Суйфуна.	2		Грунтъ твердый. Дорога вполнѣ удобна для движенія большихъ массъ войскъ.
33	Городъ Никольскъ Уссурійскій.			Проселочная дорога по черноземy, годная для движенія въ сухое время года и внѣ времени разлива р. Суйфуна.
38	Сводный лагерь.	на 16 бат.		Проселочная дорога въ одну колею по лугамъ и пахотнымъ полямъ. Между лагеремъ и желѣзнодорожною казармою топкое мѣсто. Возможно движеніе широкимъ фронтомъ.
42	Желѣзнодорожная казарма.	1		Почтовый трактъ, сопровождающійся телеграфомъ.
44	Воздвиженское.	183 кол. 50		Ширина тракта отъ 10—50 шаговъ. Окопанъ одной, мѣстами двумя канавами.

*) Рекогносцировалъ Ген. Шт. Капитанъ Томилинъ съ 29 марта по 3 апрѣля 1905 г.

№ 3*).

Павловка — Халкидонъ — Черниговка — Алтыновка — Кнорингъ — Спасское, — 170 верстъ.

камень—рыболовскаго тракта. 80—100 верстъ этого пути топкія дороги, зовъ. Наиболѣе серьезными преградами являются: а) Рѣка Суйфунъ у Нимежду Вознесенскимъ и Халкидономъ. в) Отсутствіе всякой дороги по болоту и Прохорами.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Рѣка Суйфунъ, разливающаяся здѣсь 2 протоками, черезъ нее два капитальныхъ моста длиною около ½ версты съ дамбами.		Раздольное — 58 дворовъ. Казармы на 3 баталіона, на 6 эскадроновъ. Землянки на 6 баталіоновъ (выстроены въ мартѣ 1905 г.). Высоты праваго фланга Городеченской позиціи съ пологими скатами. Обстрѣливается съ этихъ высотъ вся долина Суйфуна до заимки Москаленко (По прямой линіи 10 верстъ). Позиція у стрѣльбища. Позиція на высотахъ Воздвиженскаго.
Рѣка Кедровка, 2 брода черезъ рукава ея. Ширина рѣки 2—3 сажени. Дно твердое.		
Рѣка Суйфунъ—бродъ длиною 50—60 саженъ—до сѣдла. Грунтъ каменистый, теченіе быстрое. Обыкновенно здѣсь наводится паромъ.		Воздвиженское: жителей 1100 чел. об. п. Построекъ 639. Церковь 1. Вѣтряныхъ мельницъ 4, водяныхъ 3, производительностью 60 п. въ сутки; общественный магазинъ съ запасомъ хлѣба 3000 пуд. Лошадей по 5 головъ на двухъ около 1000, рогатаго скота тоже около 1000 головъ.
Рѣка Рѣпьевка, у сел. Михайловки 3 моста, 2 изъ нихъ вполнѣ исправны. 1 у сѣв. оконечности сел. Михайловки снесенъ половодіемъ, но здѣсь имѣется бродъ длиною 3 саж.; неудобство—крутые спуски.		

1	2		3	4
50	Сел. Михайловка.	220 кол. 50		Благодаря ровной и открытой мѣстности движеніе возможно широкимъ фронтомъ, удобство котораго зависитъ отъ сухости погоды, такъ какъ полотно тракта—естественный черноземъ.
68	Абрамовка.	60 кол. 6		
74	Дер. Павловка.	73 4		Проселочная дорога по топкому черноземному и торфяному грунту отъ Абрамовки до Павловки, годная для движенія войскъ и обозовъ. Отъ Павловки до Вознесенской негодна для движенія войскъ и колеснаго обоза. На этомъ участкѣ возможно движеніе небольшихъ разъѣздовъ (примѣрно до 1 взвода) и пѣшихъ командъ, но безъ колеснаго обоза.
87	Вознесенская.	400 кол. 20 родник. 10		Проселочная дорога, въ одну колею, первыхъ 5—6 верстъ проходитъ по топкому грунту, болѣе и менѣе возможна для движенія по ней войскъ. Остальныя 10 верстъ теряются въ болотѣ, залито водою по брюхо лошади. Здѣсь она развѣтвляется на цѣлый рядъ объѣздовъ. Дорогу эту слѣдуетъ признать непроходимой для войскъ и обозовъ, но даже и для отдѣльныхъ людей.
105	Халкидонъ.	239 кол. 6		Отъ Халкидона до линіи желѣзной дорога хорошо наѣзженная, широкая про-

5	6	7
		Михайловка: жителей 1500 чел. об. п., почтово-телеграфная контора 1. Волостное правленіе. Церковь 1, кузницъ 5, лавокъ 3. Общественный магазинъ съ запасомъ хлѣба 9000 пуд., овса 4500 п.
За дер. Павловкою болотистая кочковатая лощина шириною около 100 саж. Болотистая долина р. Сахезы общею шириною до 4 верстъ. Мѣстами устроены гати изъ фашинника общею длиною не болѣе 1 версты. Остальная часть дороги проходитъ по топкимъ мѣстамъ и пересѣкается 3 безыменными ручьями.		Павловка: жителей 558 об. п., церковь 1, общественный магазинъ 4000 пуд. хлѣба, 300 пуд. овса. Лошадей около 100 головъ, рогатаго скота около 800 головъ. Позиція на сѣв. берегу р. Сахезы фронтомъ на югъ: 1) Представляетъ собою горный массивъ, возвышающійся надъ плоскою долиною р. Сахезы. 2) Скаты этого массива окружены и поросли кустарникомъ не выше пояса, что допускаетъ выѣздъ на вершины артиллеріи. 3) Занятіе перваго ряда высотъ возможное для бригады пѣхоты съ артиллеріею, даетъ возможность обстрѣливать наступающаго отъ Павловки непріятеля: ему нельзя будетъ развернуться.
Кромѣ описанной въ 4-й графѣ болотистой полосы дорогу пересѣкаетъ на послѣднихъ двухъ верстахъ, не доѣзжая Халкидона, 3 протока рѣки Лефу и сама р. Лефу. Рѣка Лефу шириною 18 саженъ. Глубина у д. Халкидонъ до 2 саж. Въ другихъ мѣстахъ, по словамъ жителей, до 10 саженъ.		Вознесенская: Церковь 1, кузницъ 4, лавокъ 3, маслобойня 1, мельницъ вѣтряныхъ 13, водяныхъ 2, паровыхъ 1. Общественный магазинъ съ запасомъ хлѣба 2000 пуд., овса 1000 пудовъ. Примѣчаніе: Въ Вознесенскомъ въ 1903 году были замѣчены японцы, производившіе инструментальную съемку. Выдавали себя за землемѣровъ. Послѣ обнаруженнаго крестьянами недовѣрія къ нимъ, скрылись изъ Вознесенскаго.
Въ разливъ уровень воды поднимается еще на $1^{1/2}$ саж. и тогда мѣст-		Халкидонъ: Жителей 1600 ч. об. п., рогатаго скота 1418 го-

1	2		3	4
	Станція Мучная.			селочная дорога—сухая. Далѣе до станціи Мучной времянка, пересѣкаемая множествомъ болотистыхъ ручьевъ, чрезъ которые на линіи желѣзной дороги имѣются мосты. На времянкѣ такихъ мостовъ и трубъ нѣтъ.
127	Село Черниговка.	218		Трактовая дорога, окопанная двумя боковыми канавами по твердому сухому грунту.
135	Алтыновка.	90 10		Ширина дороги 12 шаговъ. Грунтъ по сторонамъ дороги топкій—неудобенъ для прохожденія войскъ.
137	Будка 192-я верста.	1		Проселочная дорога по болоту не проходимая для войскъ.
144	Полуказарма.	1		Вслѣдствіе отсутствія дороги, сопровождающей желѣзно-дорожное полотно и сильно болотистой мѣстности, пришлось двигаться по шпаламъ.
149	Раз. Кнорингъ.	2		
149	Раз. Кнорингъ.	2		Желѣзнодорожное полотно не приспособлено для движенія войскъ: балластъ не досыпанъ въ уровень со шпалами, мосты не покрыты досками. Двигаться по полотну могутъ отдѣльные всадники и пѣшія команды безъ повозокъ.
157	Дер. Прохоры.	211 30		Проселочная дорога по сырой мѣстности, возможная для движенія войскъ. Есть топкіе участки—которые можно улучшить фашинникомъ на мѣстѣ.
162	Воскресенка.	88 11		Далѣе отъ Прохоровъ хорошая трактовая дорога 10—12 шаговъ шириною съ гатями, мостиками и боковыми канавами. Дорога вполнѣ удобная для движенія всѣхъ родовъ войскъ. Наиболѣе плохой участокъ гать у д. Прохоры около $^1/_2$ версты длиною.
170	Спасское.	205 24		

5	6	7
ность на десятки верстъ заливается. Мостъ у сел. Халкидонъ черезъ Лефу на сваяхъ, построенъ въ 1900 году, и вслѣдствіе того, что не наблюдается, требуетъ капитальнаго ремонта (конечно лишь въ томъ случаѣ, если бы признавалось возможнымъ двигаться отъ Вознесенской къ Халкидону по указанному въ 4-й графѣ болоту). Рѣка Лефу, мостъ длиною 19 шаговъ. Брода у моста нѣтъ. 2 моста чрезъ ручьи, 3 саж. и 1 саж. шириною. Дер. Алтыновка есть крайній населенный пунктъ, къ которому уже подходятъ разливы озера Ханка. Поля Алтыновскихъ крестьянъ заливаются Ханкою въ дождливое время. Р. Дмитріевка, пересѣкающая линію желѣзн. дороги, 30 саженъ шириною. Желѣзнодорожный мостъ устроенъ на насыпи до 15 саж. высоты. Брода у моста нѣтъ.		ловъ, лошадей 412, свиней 844 гол. Овецъ 60, кузницъ 2. По даннымъ крестьянскаго начальника за январь 1905 г. въ Халкидонѣ можетъ быть поставлено по квартирамъ 282 человѣка, 268 лошадей. Черниговка: Жителей 1500 ч. об. п. Крестьянскій начальникъ, волостн. правленіе, почтово-телеграфн. отдѣленіе. Рогатаго скота. 1555 гол., лошадей 582, свиней 976. Большихъ лавокъ 12. Въ общественномъ магазинѣ: хлѣба 2500 пуд., овса 1500 пуд. Близь ст. Мучная мукомольня. Позиція къ югу отъ Алтыновки на 1 полкъ 3 батареи фронтомъ на югъ. Глассисообразный скатъ—даетъ хорошій обстрѣлъ и обзоръ. Примѣчаніе: На 10 вер. картѣ части Южно-Уссурійскаго края изд. В. типогр. отдѣл. Шт. Пріамур. воен. округа деревня Алтыновка обозначены невѣрно. Ее слѣдуетъ помѣстить отъ обозначеннаго на картѣ мѣста на 11 вер. къ югу, т. е. на $4^1/_2$ вер. сѣвернѣе Тригонометрическаго пункта 53. (См. ту же карту). Прохоры: жителей 1090 ч. об. п., построекъ 583. Рогатаго скота 1115 головъ, лошадей 684 гол., мельницъ 21, кузницъ 2, лавокъ 3, церквей 1. Общественныхъ магазиновъ 1. Воскресенка: жителей 470 ч. об. п., построекъ 441. Рогатаго скота 758 гол., лошадей 148 гол., мельницъ 14, кузницъ 2. Общественныхъ магазиновъ 1. Спасское: жителей 1200 об. п., построекъ 892, рогатаго скота 1616 гол., лошадей 445 головъ, мельницъ 22, кузницъ 6, лавокъ 31, церковь 1. Общественныхъ магазиновъ 2.

Маршрутъ

Г. Никольскъ-Уссурійскій — с. Михайловское

Рекогносцируемый путь пригоденъ для движенія значительныхъ силъ и
евкѣ и Михайловкѣ. Препятствіемъ для движенія послужатъ: ручей за же
р. Хупухеза (Осиновка). Долины рѣчекъ и дно рѣчекъ и ручьевъ болотистаго
Значительныхъ спусковъ и

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.			Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	
	Гор. Никольскъ-Уссурійскій.			Отъ г. Никольскъ-Уссурійскаго до с. Михайловское ведетъ почтовый трактъ, грунтовый, шириною 3 сажени, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ и болѣе. Грунтъ глинисто-песчаный. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ. На скатахъ горъ по дорогѣ встрѣчаются водомоины. Долины встрѣчаемыхъ рѣчекъ болотисты; внѣ долинъ этихъ движеніе по сторонамъ дороги возможно. Отъ с. Михайловское (Дубининское) до с. Осиновка дорога грунтовая, шириною до 8 шаг. Грунтъ глинисто-песчаный. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ. Долины ручьевъ болотисты. Внѣ долинъ движеніе по сторонамъ дороги возможно. На 10-ой верстѣ отъ Михайловскаго отъ желѣзной дороги отходитъ телеграфная линія и идетъ вдоль дороги до Осиновки.
	с. Михайловское (Дубининское).	двор. 220 кол. 50	Деревянныя и глинобитныя.	
	с. Осиновка.	двор. 220 кол. 35	Деревянныя и глинобитныя.	

*) Развѣдку производилъ 30 марта 1905 г. Ген. Шт. Подполковникъ Одноглазовъ.

№ 4*).

(Дубининское)—с. Осиновка, длиной 35 верстъ.

обозовъ; необходимо произвести ремонтъ мостовъ, особенно на р.р. Рѣпьлѣзной дорогой, р. Рѣпьевка и р. Михайловка, ручей за с. Михайловской и свойства. Внѣ долинъ рѣчекъ движеніе по сторонамъ дороги возможно. подъемовъ не имѣется.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Мостъ черезъ ручей близъ лагеря деревянный, длиною $2^{1/3}$ саж., шириною 3 сажени. Мостъ требуетъ замѣны досокъ въ настилѣ. За переѣздомъ черезъ желѣзную дорогу гать съ мостомъ. Мостъ слабъ, не выдержитъ движенія артиллеріи и обозовъ, требуетъ замѣны переводинъ и настила. Длина моста 3 саж., ширина 3 саж. Гать длиною до 4 шаговъ. Полотно гати довольно исправно. На 9 верстѣ отъ г. Никольскъ-Уссурійскаго мостъ черезъ рѣчку Рѣпьевку близъ с. Воздвиженскаго. Мостъ двревянный, длиною $9^{1/2}$ саж., шириною 3 саж. Высота моста 3,5 саж. Брода у моста не было. Движеніе артиллеріи и обозовъ мостъ не выдержитъ; требуетъ усиленія промежуточными сваями, переводинами, а также настила. На 15 верстѣ отъ г. Никольскъ-Уссурійскаго мостъ черезъ рытвину (близъ с. Михайловское), длиною 2 саж., шириною 2 саж., неисправный, требуется замѣнить новымъ. Мостъ черезъ р. Михайловку деревянный, длиною 5 саж., шириною 3 саж.,	Отъ гор. Никольскъ-Уссурійскаго до с. Михайловское (Дубининское) восточнѣе рекогносцируемаго пути, по долинѣ р. Михайловки, идетъ Уссурійская желѣзн. дорога. Западнѣе дороги на этомъ участкѣ имѣется дор. на лагерь, казарму желѣзной дороги, с. Воздвиженское — до с. Михайловское. Отъ сел. Михайловское до с. Осиновки сѣвернѣе дороги идетъ желѣзн. дор.,	По дорогѣ имѣется рядъ арръергардныхъ позицій на небольшіе отряды (отъ полка пѣхоты съ батареей до бригады пѣхоты съ дивизіономъ артиллеріи): 1) Сѣвернѣе г. Никольскъ-Уссурійскаго на Ильюшиныхъ горахъ, фронтомъ на югъ, на 1 полкъ пѣхоты съ батареей. 2) Между с. Воздвиженскимъ и желѣзной дорогой на Пограничную, фронтомъ на югъ, на полкъ съ батареей. 3) За р. Рѣпьевка на Воздвиженскихъ высотахъ, фронтомъ на югъ; на бригаду пѣхоты съ дивизіономъ артиллеріи. 4) У дер. Осиновка на высотѣ западнѣе рѣчки Хупу-хеза, фронтомъ на западъ, на пѣхотный полкъ съ батареей. (Подробное изслѣдованіе позицій сдѣлано особой комиссіей).

1	2		3	4	

5	6	7
высотою 2 саж. Безъ перилъ. Мостъ исправный, но массоваго движенія артиллеріи и обозовъ не выдержитъ. Мостъ черезъ ручей близъ с. Михайловское рядомъ съ мостомъ черезъ Михайловку, деревянный, длиною $3^{1/2}$ саж., шириною 2 саж., неисправный: требуетъ перебрать настилъ полотна и скрѣпленія переводинъ со сваями. Объѣхать мостъ можно. По выходѣ изъ Михайловскаго черезъ ручей имѣется деревянный мостъ, длиною 4 саж., шириною $2^{1/2}$ саж. Безъ перилъ. Высота до 2 саж. Неисправный: требуетъ замѣны досокъ въ настилѣ. Въ одной верстѣ отъ с. Михайловское мостъ черезъ ручей, длиною 2 саж., шириною $1^{1/3}$ саж. Неисправный: требуетъ замѣны полотна и узокъ На 7-й верстѣ отъ с. Михайловское два моста, деревянныхъ, одинъ длиною $1^{1/2}$ саж., шириною 2 саж., другой длиною 3 саж., шириною 2 саж. Первый исправный; второй неисправный—настилъ замѣнить надо новымъ. Мостъ черезъ рытвину, не доходя с. Осиновки, 2 верстъ, деревянный, длиною $1^{1/3}$ саж., шириною 3 саж., неисправный: настилъ необходимо замѣнить новымъ. Объѣхать мостъ можно. На спускѣ къ этому мосту полотно дороги брошено: изрыто водомоинами, и ѣздятъ справа ея. Мостъ черезъ р. Хупу-хеза (Осиновки) у дер. Осиновка деревянный, длиною 31 саж., шириною 3 саж., высотою 4 саж., съ перилами. Немного покосился Въ полотнѣ моста надо замѣнить 12 досокъ и двѣ переводины съ подкосами. Мостъ движеніе артиллеріи и обозовъ выдержитъ. Рѣчка Хупу-хеза (Осиновка) протекаетъ въ болотистой долинѣ, которая при подъемѣ воды заливается водою. Брода у деревни нѣтъ. Теченіе рѣчки слабое, дно болотистое.	южнѣе проселочная дорога, удобная для движенія небольшихъ отрядовъ. У с. Осиновки дорога эта проходитъ по мокрому лугу; выходитъ къ мосту черезъ Хупу-хеза.	

Маршрутъ

Отъ с. Осиновки на с. Кремовка—с. Ляличи—Монастырище—

Отъ Осиновки до с. Кремовки рекогносцируемый путь пригоденъ для дви падь" въ 5 верстахъ отъ Осиновки, въ этой пади необходимо исправить дорога имѣетъ участки въ теперешнемъ ихъ состояніи непригодные для (водосточныя трубы сгнили), второй сѣвернѣе до с. Ляличи по болотистой движенію войскъ, и въ горахъ на протяженіи 7—8 верстъ. Отъ Монасты значительныхъ силъ. Для безостановочнаго движенія необходимо произвести канавы для

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	с. Осиновка.			Отъ с. Осиновка до Кремовки дорога имѣетъ ширину отъ 24—25 шаговъ до 10 шаговъ, дорога грунтовая, грунтъ глиноземъ. Въ 5 верстахъ отъ с. Осиновки находится болотистая долина, по мѣстному называемая „Мокрая падь".
9½	с. Кремовка.	дв. 80 кол. 4	Деревянныя и глинобитныя.	Движеніе по сторонамъ дороги возможно внѣ болотистыхъ долинъ.
20	с. Ляличи.	двор. 120 кол. 12	Деревянныя и глинобитныя.	Отъ с. Кремовка (восточной окраины села), по переходѣ черезъ ручей дорога, на с. Ляличи лѣвая (правая ведетъ въ горы), шириною отъ 8 до 9 шаговъ. Грунтъ глинисто-песчаный. По переходѣ черезъ болотистую долину передъ горою Джусана дорога переходитъ по западному склону названной горы и представляетъ самый грязный и трудный для движенія участокъ. Движеніе по сторонамъ дороги внѣ долины возможно. Передъ входомъ въ с. Ляличи справа дороги большая водомоина. Передъ церковью села Ляличи большой наносъ глины, вслѣдствіи чего полотно дороги вязко.
35	с. Монастырище.	двор. 198 кол. 18	Деревянныя и глинобитныя.	Отъ с. Ляличи до с. Монастырище дорога пересѣкается рѣкою Лефу и Монастыркою съ болотистыми долинами.
45	с. Халкидонъ.			

*) Развѣдку производилъ 31 марта и 1 апрѣля 1905 г. Ген. Шт. Подполковникъ Одноглазковъ.

№ 5 *).

с. Халкидонъ — с. Черниговка, длиной 62 версты.

женія значительныхъ силъ и обозовъ. Препятствіемъ можетъ быть „мокрая гать и мосты. Отъ с. Кремовки къ с. Ляличи и далѣе до с. Монастырище движенія значительныхъ силъ и обозовъ: первый на склонѣ горы Джусана долинѣ рѣки Лефу, которая безъ парома и моста будетъ препятствіемъ рище до с. Черниговки рекогносцируемый путь пригоденъ для движенія ремонтъ мостовъ и дорожныхъ трубъ, а также сдѣлать во многихъ мѣстахъ стока воды.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Мостъ въ самой дер. Осиновкѣ деревянный, длиною 5 саж., шириною $2^{1/2}$ саж. Мостъ исправный, но безъ перилъ. У мельницъ два моста черезъ ручьи, длиною 2 сажени, шириною 3 саж. Исправны. На второй верстѣ отъ Осиновки мостъ длиною 3 саж., шириною 3 саж., черезъ ручей, неисправный: требуетъ замѣны настила и устройства перилъ. Въ 5 верстахъ отъ с. Осиновки дорога проходитъ черезъ Мокрую падь по гати съ двумя мостами. Гати длиною 45 саж., шириною 6 шаговъ. Полотно пади довольно исправно. Мосты деревянные, оба неисправные. Первый, длиною 2 саж., шириною 3 саж., требуетъ замѣны настила, второй, длиною 3,5 саж., шириною 2,5 саж., покосился, настилъ негодный. Мостъ черезъ ручей передъ дер. Кремовка, длиною $1^{1/2}$ саж., шириною 2 саж., неисправный: требуетъ поправки переводинъ и переборки настила. Въ верстѣ отъ Кремовки мостъ черезъ ручей. Нужно замѣнить новымъ, длина 2 саж., ширина $2^{1/2}$ саж. Передъ горою Джусана въ долинѣ	Отъ с. Осиновки до Ляличи западнѣе дороги имѣется желѣзная дорога. Отъ с. Ляличи до Монастырища западнѣе къ желѣзнодорожному мосту идетъ луговая дорога; затѣмъ отъ казармы у моста дорога идетъ въ горы и соединяется съ рекогносцируемой дорогой въ 6 верстахъ отъ Монастырище. Восточнѣе ведетъ	Позиціи для значительныхъ силъ (болѣе дивизіи) имѣются: 1) Сѣвернѣе д. Ляличи (отъ желѣзно-дорожнаго по горному кряжу на Востокъ). 2) У с. Халкидона. Изслѣдованіе указанныхъ позицій сдѣлано особой комиссіей.

1	2		3	4
62	с. Черниговка.	двор. 218 кол. 60	Деревянныя и глинобитныя. Зданія ст. мучная и паровой мукомольн. мельницы кирпичн.	До р. Лефу дорога проходитъ по болоту ($2^{1}/_{2}$ версты), въ данное время трудно проходима для войскъ. На Лефу переправы нѣтъ. Отъ р. Лефу (отъ парома) дорога ведетъ въ горы, ширина до 5 шаг. Грунтъ черноземъ, размягченный, дорога грязная, для движенія затруднительная. Лѣсъ по сторонамъ дороги рѣдкій. Движеніе по сторонамъ дороги возможно. (Отъ парома до перваго перевала имѣются дороги по обѣимъ сторонамъ лощины, ширина до 5 шаг.). По приближеніи къ с. Монастырище дорога дѣлается шире и суше. На болотистой долинѣ р. Монастырки дорога опять грязна. У входа въ село застой воды и топь на дорогѣ. Отъ с. Монастырище къ с. Халкидону дорога грунтовая, ширина дороги измѣняется отъ 8 саж до 3 саж. Грунтъ черноземъ. Въ 3 верстахъ отъ с. Монастырище болотистая падь съ ручьемъ; за переходомъ черезъ желѣзную дорогу имѣется мокрая лощина. Мѣстами дорога очень грязна. По соединеніи съ дорогою, ведущей изъ Хадкидона, дорога уширяется до 27 шаговъ. За переходомъ черезъ желѣзную дорогу пересѣкается дорога четырьмя топкими падями съ ручьями. Ширина дороги на гатяхъ уменьшается до 7—9 шаговъ. Внѣ болотистыхъ долинъ (падей) движеніе по сторонамъ дороги возможно.

5	6	7
болотистой дорога проходитъ по гати съ 3 мостами, длина гати до 43 саж., ширина отъ 7 — 8 шаговъ. Середину гати нужно поднять фашинами и утрамбовать землей. Два первыхъ моста длиною 2 саж., шириною 2 сажени, второй неисправленъ: настилъ надо замѣнить. Третій мостъ, длиной 2½ саж., шириною 2 саж., неисправный: настилъ надо замѣнить новымъ. Гать у моста нужно исправить (до 18 саж.). На участкѣ дороги по склону горы Джусана имѣется 12 сгнившихъ дорожныхъ деревянныхъ трубъ. Вода не имѣетъ стока, а потому полотно дороги обратилось въ невылазную грязь. Необходимо замѣнить трубы новыми. Передъ д. Ляличи мостъ длиною и шириною 2 саж., неисправный: требуетъ замѣны досокъ въ настилѣ и подсыпки земли. Черезъ рѣку Лефу, въ 2½ верстахъ отъ с. Ляличи, моста нѣтъ, ширина рѣки въ этомъ мѣстѣ 26 саженей. Существовавшій паромъ, на 2 лодкахъ, вмѣщавшій 2 повозки и до 8 всадниковъ, разобранъ. Канатъ проволочный. У мельницы водяной ниже парома гребля размыта водою. Перебраться нельзя. Ниже мельницы лѣтомъ имѣется бродъ. Дно каменистое. Ниже мельницъ у желѣзнодорожнаго моста имѣется бродъ глубиною до 2 аршинъ, дно твердое, теченіе теперь быстрое. Черезъ Лефу необходимо устроить паромъ. На 8 верстѣ отъ сел. Ляличи мостъ черезъ ручей длиною 3 саж., шириною 1⅓ саж., ветхъ и узокъ. Необходимо замѣнить новымъ. Мостъ на 9 верстѣ отъ Ляличи, длиною 3 саж., шириною 2 саж., черезъ ручей. — Неисправный: требуетъ перестила полотна. Между р. Лефой и с. Монастырище имѣется 8 сгнившихъ деревянныхъ дорожныхъ трубъ, необходимо замѣнить ихъ новыми. Мостъ черезъ р. Монастырку длиною 4 саж., шириною 4 шаг., ненадежный:	дорога на с. Ображсеевку-Снигиревку, у которой имѣются мосты черезъ р. Верхній Сандуганъ, и далѣе на Васьяновку и Монастырище. Отъ Монастырище къ Черниговкѣ жел. дорога то слѣва, то справа пересѣкаетъ путь. Восточнѣе черезъ горы имѣется тропа. Вдоль жел. дороги имѣется времянка.	

1	2	3	4

5	6	7
требуется замѣнить новымъ, болѣе широкимъ. Переѣхать внѣ моста рѣчку нельзя. Въ 3-хъ верстахъ отъ Монастырица дорога проходитъ по гати черезъ мокрую падь. Гать съ 3 мостами, длина ея 82 саж., ширина 7—8 шаг., полотно гати выбито, набросана солома. Мосты: первый — длиною 2 саж., ширин. 2 саж., второй—длиною 3 саж., шириною—2 саж., третій—длин. 4 саж., шириною—$2^{1/2}$ саж. Всѣ три моста неисправны: требуется перебрать настилъ и устроить перила. Мостъ за переѣздомъ черезъ желѣзн. дорогу съ гатью. Гать длиною 53 шага, шириною 8 шаг., мостъ длиною 1, 5, шириною 2 саж., мостъ и гать неисправны. Можно объѣхать слѣва. На 9 верстѣ отъ Ляличи мостъ черезъ канаву совершенно разрушенъ. Переѣхать канаву можно. На 4 верстѣ отъ с. Халкидона за переваломъ, мостъ длиною $2^{1/2}$ саж., шириною 2 саж, негодный: сильно осѣлъ, полотно сгнило. Второй мостъ за переваломъ съ гатью, длина которой 67 шаг., ширина 7—8 шаг., полотно гати неисправно. На 6 верстѣ отъ Халкидона дорога проходитъ по гати длиною 30 саж., шириною 3 саж., съ 2 мостами, изъ коихъ второй совсѣмъ негодный для движенія. На 7 верстѣ черезъ Мокрую падь дорога проходитъ по гати. Гать длиною 127 саж., шириною 3 саж., съ мостами, небольшими. Полотно гати исправно, мосты никуда негодны. На 8 верстѣ вторая падь, черезъ которую гать длиною 75 саж., шириною 7, 8 шаговъ съ 2 мостами, совершенно неисправными. Объѣхать гать слѣва было можно. Не доходя четырехъ верстъ до с. Черниговки въ пади имѣется гать длиною 50 шаг. съ двумя мостами. Полотно гати исправно, мосты же неисправны.		

Маршрутъ

с. Черниговка—с. Дмитровка—с. Прохоры—

Рекогносцируемый путь отъ с. Черниговки до с. Спасскаго пригоденъ для
вленіе мостовъ и гатей, въ общей сложности длиною до 450 саженей (гатей).
стою полосою до 2 верстъ ширины; б) р. Дмитровка съ болотистою долиною
участокъ дороги между горнымъ кряжемъ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	с. Черниговка.		Деревянныя и глинобитныя.	Отъ с. Черниговки до Дмитровки дорога хорошая грунтовая, ширина до 3½ с., грунтъ глино-песчаный.
8	с. Дмитровка.			За рѣкою Черниговкой начинается гать длиною до 2-хъ верстъ черезъ болотистую долину. Справа (восточнѣе) дороги небольшой лѣсъ, гать обсажена вербой.
22	с. Прохоры.	двор. 211., кол. 30		Движеніе по сторонамъ возможно внѣ лощинъ, которыя имѣютъ болотистый характеръ.
28	с. Воскресенка.	двор. 88., кол. 11		Отъ с. Дмитровки до с. Прохоры дорога имѣетъ ширину до 12 шаговъ, но съ приближеніемъ къ с. Прохоры ширина дороги уменьшается и состояніе полотна ухудшается. Черезъ болотистую долину р. Дмитровки дорога проходитъ по гати длиною до ¼ версты. Грунтъ дороги глино-песчаный. За переваломъ дорога болѣе грязная. По сторонамъ дороги на горахъ лѣсъ. Движеніе по сторонамъ дороги внѣ долинъ и горъ возможно.
34	с. Спасское.	двор. 205., кол. 85		Отъ с. Прохоры до с. Спасское ширина дороги до 8— 9 шаговъ, грунтъ черноземный.

*) Развѣдку производилъ 1 апрѣля 1905 г. Ген. Шт. Полковникъ Одноглазковъ.

№ 6*).

с. Воскресенка—с. Спасское, длиной 34 вер.

движенія значительныхъ силъ и обозовъ, но необходимо произвести испра- Препятствіями для движенія могутъ быть: а) ручей Черниговка съ болоти- до $^1/_2$ версты и в) болото за д. Прохоры. Менѣе удобный для движенія (сѣвернѣе Дмитровки) и с. Прохоры.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Сѣвернѣе дер. Черниговки дорогу пересѣкаетъ рѣчка Черниговка съ болотистою низиною шириною до 2-хъ верстъ. Рѣчка лѣтомъ переходима вбродъ. Черезъ долину проложена гать съ 12 мостами и одной трубой. По сторонамъ гати въ сухое время ѣздить можно. Мостъ черезъ р. Черниговку деревянный, длиною 5 саж., шириною 2 сажени, исправный, но безъ перилъ. Мосты на гати, длиною до 2 верстъ, шириною до 7 шаговъ, всѣ тринадцать небольшіе, длиною отъ $3^1/_2$ саженей до $1^1/_2$ саж., шириною—отъ $1^1/_2$ до 2 саж., мосты деревянные, безъ перилъ. Только два моста исправны, на остальныхъ необходимо сдѣлать переборъ настила и добавить нѣкоторымъ пожилины. На 3-й верстѣ отъ Черниговки гать съ 2 мостами, изъ коихъ одинъ длиною $^1/_2$ саж., шириною 2 саж., второй длиною 2 саж., шириною 2 саж., мосты и гать исправны. На 4 вер. отъ Черниговки мостъ деревянный, длиною 1 саж., шириною 2 саж., неисправный, требуетъ замѣны новымъ.	Западнѣе рекогносцируемаго пути до с. Прохоры идетъ желѣзная дорога. Восточнѣе имѣется полевая дорога, пригодная для движенія въ сухое время. Отъ Прохоры восточнѣе идетъ желѣзная дорога, западнѣе лѣсная дорожка.	Отъ с. Черниговки до с. (Евгеньевка) Спасскаго на рекогносцируемомъ пути имѣются двѣ позиціи: 1) Арріергардная на полкъ съ батареей, фронтомъ на Ю. и Ю.-З., сѣвернѣе дерев. Черниговки для защиты тѣснины (гати) и 2) На значительныя силы сѣвернѣе с. Дмитровки, фронтомъ на Югъ. Изслѣдованіе позицій произведено особой коммиссіей.

1	2		3	4
				За с. Прохоры дорога проходитъ черезъ болото по гати. За желѣзной дорогой влѣво горы. За Воскресенской справа дороги болото. Движеніе по сторонамъ внѣ долинъ возможно.

5	6	7
На 7 верстѣ отъ Черниговки два моста, каждый длиною 1 саж., шириною 1 саж., неисправны и требуютъ замѣны новыми. Объѣхать мосты было можно. Мосты при въѣздѣ въ Дмитровку—три, первый длиною—1 саж., шир.—1 с., второй длиною и шириною 2 саж., и третій длиною 3 саж., шириною 2 саж.—неисправны. Мостъ черезъ ручей на окраинѣ Дмитровки, длиною $5^{1/2}$ саж., шириною $1^{1/4}$ саж., деревянный, требуетъ настилки и добавленія перилъ. Черезъ болотистую долину р. Дмитровки гать шириною 8—9 шаговъ, съ 3 мостами: первый—длиною $3^{1/2}$ саж., шириною 2 саж., настилъ моста неисправенъ, второй—длиною 2 саж., ширина 2 саж., третій—длиною 1 саж., шириною $1^{1/2}$ саж., оба моста сгнили—требуется замѣнить новыми. На 4-й верстѣ отъ с. Дмитровки два деревянныхъ моста: первый длиною $1^{1/2}$ саж., шириною $1^{1/2}$ саж., второй длиною 1 саж., шириною 1 саж., оба моста неисправны, для движенія обозовъ негодны. На 6-й верстѣ отъ Дмитровки—три моста, шириною 2 саж., первый длиною $1^{1/2}$ саж., второй $2^{1/2}$ саж., третій 1 саж.—имѣютъ настилъ неисправный, гать между мостами въ плохомъ состояніи. На 10 верстѣ отъ Дмитровки два моста, деревянные, размѣрами: первый и второй длиною 1 саж., и шириною 2 саж., неисправны, требуютъ замѣны новыми. Между 10 и 14 верстами отъ Дмитровки—пять дорожныхъ трубъ, размѣрами: длина $^{1/2}$ саж., шириною до 3 саж.—неисправны. Вблизи дер. Прохоры мостъ деревянный, длиною $2^{1/2}$ саж., шириною 2 саж., сгнилъ, требуется новый.		

1	2		3	4

5	6	7
За этимъ мостомъ двѣ трубы, размѣромъ длиною—1/2 саж., неисправны. Мостъ черезъ ручей въ самой деревнѣ Прохоры деревянный, длиною 5 1/2 саж., шириною 3 саж., безъ перилъ, исправный. Объѣхать мостъ, вслѣдствіе болотистой долины, было нельзя. На второй верстѣ отъ Прохоры дорога проходитъ по гати съ 2 мостами. Мосты деревянные, размѣры: первый длиною 1,5 саж., шириной 2 сажени, второй длиной 3 саж., шириной 2 сажени. Полотно мостовъ не можетъ выдержать движенія артиллеріи и обозовъ (толщина досокъ 1 1/2″). Гать въ удовлетворительномъ состояніи. Объѣхать гать было нельзя: болото. Вблизи желѣзной дороги двѣ трубы длиною 1/2 саж., шириною 3 саж., сгнили. На 6-й версты отъ с. Прохоры мостъ деревянный, длиною 2 1/2 саж., подгнилъ и перекосился, требуетъ замѣны новымъ. Въ концѣ 6-й версты отъ Прохоры мостъ деревянный, длиною 2 саж., шириною—2 1/2 саж,, требуетъ замѣны настила полотна. На 2-й и 4-й верстѣ отъ с. Воскресенка три моста, размѣрами: длина 3 саж., ширина 3 саж., деревянные—исправны.		

Маршрутъ № 7 *).

Отъ селенія Осиновка на селенія Казакевичево, Ивановка, Ширяевка, Орловская почтовая станція до села Анучино, длиной 67 3/4 верстъ.

Участокъ дороги отъ села Осиновки до села Анучино составляетъ часть почтоваго тракта изъ города Никольскъ-Уссурійскаго въ сел. Анучино, общимъ протяженіемъ 103 версты,

На всемъ протяженіи дорога грунтовая, почтовая, шириной вездѣ не менѣе двухъ саж. (за исключеніемъ послѣднихъ двухъ верстъ до въѣзда въ село Анучино, гдѣ дорога въ одну колею), обрытая по сторонамъ канавами и съ достаточнымъ числомъ водоотводныхъ канавъ поперекъ полотна. Грунтъ полотна разнообразный, но такъ какъ полотно хорошо наѣзжено, а въ низкихъ сырыхъ мѣстахъ устроены гати, то въ общемъ полотно слѣдуетъ признать вполнѣ надежнымъ, допускающимъ движеніе даже тяжелыхъ повозокъ во всякое время года безъ затрудненій, за исключеніемъ нѣсколькихъ незначительныхъ по протяженію низкихъ мѣстъ, гдѣ въ серединѣ весны, когда почва вполнѣ протаетъ, а разливъ снѣговыхъ водъ достигаетъ maximum'a, а также и во время всякихъ продолжительныхъ дождей, движеніе тяжелыхъ повозокъ можетъ быть затруднено. Но подобныя мѣста немногочисленны, коротки по протяженію и въ случаѣ возникновенія надобности въ проводѣ дорогой большихъ силъ съ тяжелыми обозами въ сырое время года, эти мокрыя мѣста полотна могутъ быть исправлены высланными впередъ рабочими командами, такъ какъ для исправленія ихъ достаточно будетъ устроить хворостяную одежду, что не представитъ затрудненія, ибо всѣ такія мѣста покрыты кустарникомъ.

Уклоны полотна вообще пологи, нигдѣ не превышаютъ $^1/_{12}$ (5^0) и затрудненій нигдѣ не представятъ даже для движенія большихъ повозокъ, которыя могутъ спуститься безъ тормоза тѣмъ болѣе, что всѣ склоны незначительны по протяженію.

Большихъ рѣкъ дорога не пересѣкаетъ. На всѣхъ переправахъ черезъ ручьи и рѣчки имѣются деревянные мосты, хотя поносившіеся, но вполнѣ прочные, исправные, могущіе выдержать

---

*) Развѣдку производилъ 30, 31 марта и 1 апрѣля 1905 года Генеральнаго Штаба Капитанъ Хорошхинъ.

движеніе даже большихъ обозовъ. Въ бродъ приходится переѣзжать только въ 2—3 мѣстахъ, на второй половинѣ дороги послѣ выхода ея въ долину рѣчки Сандогвуанъ, черезъ ничтожные ручьи, пересѣкающіе полотно, которое въ этихъ мѣстахъ вездѣ хрящеватое, твердое: ручьи настолько ничтожны, что даже во время ливня переѣздъ черезъ нихъ никакого затрудненія не представитъ.

Движеніе по сторонамъ дороги на большей части протяженія невозможно: хотя овраговъ, балокъ и подобныхъ препятствій на протяженіи дороги не встрѣчается, но дорога идетъ большею частью лѣсомъ. Кромѣ того, тамъ, гдѣ дорога идетъ по равнинной или холмистой и открытой мѣстности въ низинахъ весною и въ дождевое время образуется застой атмосферныхъ водъ, образующихъ мочежины и болота, препятствующихъ движенію цѣлиной, а въ гористыхъ мѣстахъ, по крутымъ скаламъ лѣсистыхъ горъ, сопровождающихъ дорогу, движеніе внѣ ея полотна невозможно совершенно.

Въ общемъ дорога въ настоящемъ своемъ видѣ годна для движенія большихъ силъ (корпуса) во всякое время года безъ всякаго заблаговременнаго ремонта. Тѣ немногочисленныя и мелочныя затрудненія, которыя могутъ случайно возникнуть при движеніи массы войскъ съ обозами, легко устранимы и движенія не задержатъ. Но для большаго и безусловнаго обезпеченія безпрепятственнаго прохода большихъ силъ съ тяжелыми и многочисленными обозами, желательно было бы произвести заранѣе лишь незначительный ремонтъ, который могъ бы быть ограниченъ слѣдующимъ:

1) Тщательно осмотрѣть и ремонтировать мосты, замѣнивъ въ нихъ менѣе надежныя части свѣжими.

2) Устроить на нѣкоторыхъ мостахъ перила, а на подъѣздахъ къ мостамъ, гдѣ нужно, надолбы и тумбы.

3) Устранить наиболѣе мокрыя мѣста.

4) Рядомъ съ немногочисленными крутоватыми спусками устроить на случай распутицы болѣе пологіе объѣзды.

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Село Осиновка.	200		
2	Мостикъ черезъ ручей.			Отъ селенія Осиновка дорога на всемъ протяженіи до селенія Анучино имѣетъ общее направленіе съ запада на востокъ. Выйдя изъ селенія Осиновки и пройдя мостикъ черезъ ручей, дорога поднимается на высоту на протяженіи $1^{1}/_{4}$ версты. На этомъ подъемѣ боковыя канавы стараго полотна размыты дождевыми водами въ большія промоины и самое полотно ими почти уничтожено совсѣмъ. Правѣе (южнѣе) прежняго полотна проложена на твердомъ грунтѣ новая дорога, вполнѣ пригодная для большого движенія во всякое время года.
$2^{1}/_{4}$	Вершина.			Поднявшись на вершину, дорога идетъ по пологимъ возвышенностямъ, пересѣкая нѣсколько поперечныхъ пологихъ лощинъ, идущихъ съ сѣвера на югъ.
$2^{3}/_{4}$	Мостикъ.			
$4^{3}/_{4}$	Мостикъ.			
$5^{1}/_{2}$	Мостикъ; тропа влѣво.			Въ лощинахъ дорога переходитъ незначительные ручьи и канавы по мо-

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
		Въ селеніи Осиновкѣ можно расквартировать до 4-хъ баталіоновъ. Бивачное мѣсто къ западу отъ селенія на дивизію. Возможно размѣстить бивакомъ и корпусъ, помѣстить часть биваковъ восточнѣе селенія на высотахъ (вода будетъ далеко), а также вытянувъ биваки вдоль рѣчки Хунухезы (Осиновки). Воды достаточно: рѣчка Хунухеза и нѣсколько хорошихъ колодцевъ въ селеніи. Топлива мало—окрестности безлѣсны. Сѣнокосы обширны.

1	2		3	4
$6^{1}/_{4}$	Мостъ; тропа вправо			стикамъ, шириною до 2-хъ саж., длиною рѣдко болѣе одной сажени. Всѣ мостики удовлетворительны.
7	Мостикъ.			
8	Мостикъ; тропа влѣво; сарай.	1	Сарай.	Ширина полотна всюду не менѣе 2-хъ саж.
$8^{3}/_{4}$	Дорожка вправо.			Грунтъ достаточно твердый, даже въ сырое время года большой грязи не образуется.
10	Проселокъ изъ сел. Раковка.			Уклоны пологіе и тормозъ не требуютъ.
$10^{1}/_{4}$	Перекрестокъ (тропы).			Движеніе по сторонамъ полотна возможно, но сильно будетъ затрудняться переходомъ черезъ низкія мѣста въ поперечныхъ лощинахъ, гдѣ въ сырое время года почва дѣлается вязкой, а также и кустарникомъ, которымъ поросла почти всюду.
$10^{1}/_{2}$	Мостъ черезъ р. Проѣзжая.			
$11^{3}/_{4}$	Селеніе Казакевичево (русское).	15	Великорусскаго типа очень просторныя избы.	Отъ селенія Казакевичево дорога идетъ на протяженіи первыхъ четырехъ верстъ по совершенно открытой, ровной низинѣ.
$12^{1}/_{4}$	Мостъ черезъ р. Лефу.			Грунтъ дороги мягкій, черноземный портящійся въ сырое время года, но все же допускающій движеніе въ это время даже большихъ обозовъ.
$12^{1}/_{4}$	с. Казакевичево (корейское).	100	Фанзы.	Затѣмъ дорога идетъ по холмистой мѣстности, переходитъ по мосту ручей, впадающій въ р. Лефу и далѣе рѣчку Ивановку.
13	Мостикъ.			
$13^{3}/_{4}$	Мостикъ.			
$14^{1}/_{4}$	Мостикъ.			
	6 трубъ.			
$16^{1}/_{4}$	Мостикъ.			
17	Мостикъ.			

5	6	7
Мостъ черезъ рѣчку Проѣзжую вполнѣ исправный; ширина 2 саж., длина 4 саж.	Проселокъ изъ селенія Раковка для движенія большихъ силъ мало удовлетворителенъ.	Въ селеніи Казакевичево удобно занять подъ квартиры небольшую русскую, прилегающую къ почтовой дорогѣ, часть.
Мостъ черезъ р. Лефу вполнѣ исправенъ. Ширина 2 саж., длина около 5 саж.		Остальная же большая часть селенія—корейскія широко раскинутыя фанзы, для расквартированія пригодна только въ крайнемъ случаѣ.
		Бивакомъ возможно расположиться на высотахъ по р. Лефу сѣвернѣе селенія. Правый же берегъ Лефу представляетъ собою низменность весной и во время дождей очень сырую и для расположенія бивакомъ непригодную.
		Воды въ р. Лефу достаточно.
		Дрова—лѣса сосѣднихъ высотъ.
		Сѣнокосы достаточны.

1	2		3	4
$17^{3}/_{4}$	Мостъ; дорога влѣво въ с. Ивановку.			
$18^{1}/_{4}$	Дорога влѣво въ с. Ивановку.			
$18^{3}/_{4}$	Тропка вправо.			
19	Рѣчка Ивановка.			
$19^{3}/_{4}$	Селеніе Ивановка.	100	Деревянныя, просторныя избы великорусскаго типа.	Отъ селенія Ивановки дорога идетъ по холмистой мѣстности. Ширина полотна 2 саж., грунтъ черноземный, портящійся въ сырое время года, но движеніе большихъ обозовъ допускающій. Уклоны полотна всюду пологи; движеніе по сторонамъ дороги возможно.
$20^{1}/_{2}$	Боковая дорога изъ с. Ивановки.			
$22^{1}/_{4}$	Мостикъ.			
23	Мостикъ.			
24	Два мостика.			
$24^{3}/_{4}$	Мостикъ; своротъ въ с. Ширяевку.			
26	Мостикъ черезъ ручей.	70	Деревянныя, просторныя избы великорусскаго типа.	Отъ селенія Ширяевки на первыхъ 5 верстахъ характеръ дороги сохраняется тотъ же, но высоты постепенно становятся больше и лѣсистѣе. Перейдя нѣсколько поперечныхъ лощинъ, имѣющихъ общій уклонъ съ юга на сѣверъ, дорога поднимается на лѣсистый перевалъ. На участкѣ, идущемъ черезъ перевалъ, старая почтовая дорога, идущая по прямолинейной телеграфной просѣкѣ заброшена, заросла густымъ кустарникомъ, и въ настоящее время не проходима даже для пѣхотныхъ колоннъ безъ повозокъ.
$27^{1}/_{4}$	Мостикъ; проселокъ изъ с. Ширяевки.			
$28^{3}/_{4}$	Мостикъ.			
$29^{1}/_{4}$	Мостикъ.			
30	Ручей.			
31	Ручей.			
$31^{1}/_{4}$	Ручей.			
$31^{1}/_{2}$	Начало объѣзда влѣво.			Въ объѣздъ заброшеннаго перевознаго участка разработана новая дорога, шириной также 2 саж., съ твердымъ грунтомъ; объѣздная дорога, переваливъ черезъ хребетъ, покрытый тайгой, круто поворачиваетъ вправо и выходитъ на старую дорогу. При самомъ выходѣ на старую дорогу объѣздъ на протяженіи
32	Перевалъ.			
$32^{1}/_{2}$	Выходъ объѣзда на старую дорогу.			

5	6	7
Мостъ черезъ рѣчку Ивановку на почтовой дорогѣ разрушенъ. Бродъ съ вязкимъ дномъ, для большихъ повозокъ неудобенъ. Перейдя бродъ, почтовая дорога идетъ по низинѣ праваго берега рѣчки Ивановки, въ сырое время года превращающейся въ болото. На этомъ участкѣ по прямому направленію почтовой дорогой ѣздятъ только въ совершенно сухое время года; въ непогоду же и распутицу даже и почта объѣзжаетъ низину.	Объѣздъ, сворачивающій съ почтовой дороги въ $1\frac{1}{2}$ верстѣ передъ рѣчкой Ивановкой направляется къ западному концу с. Ивановки, гдѣ переходитъ рѣчку по вполнѣ исправному мосту и улицами селенія выходитъ снова на почтовую дорогу. Объѣздъ допускаетъ движеніе большихъ повозокъ во всякое время года.	Въ селеніи Ивановкѣ можно расквартировать до 2-хъ баталіоновъ; въ селеніи Ширяевкѣ можно расквартировать до 2-хъ баталіоновъ. Обширное бивачное мѣсто восточнѣе селенія Ширяевки по рѣчкѣ Любянкѣ. Вода въ Любянкѣ хорошаго качества, но въ сухое время года рѣчка маловодна и для большихъ силъ воды будетъ недостаточно. Топливо — кустарникъ и лѣсъ на сосѣднихъ высотахъ. Сѣнокосы обширны.

1	2		3	4
33	Конецъ спуска.			15 саж. имѣетъ спускъ, по своей крутости затруднительный для тяжелыхъ повозокъ.
33 1/4	Мостъ черезъ ручей.			Спустившись съ перевала, дорога выходитъ въ долину рѣчки Сандогвуанъ и на всемъ дальнѣйшемъ протяженіи до горы Манзовской идетъ вверхъ по теченію этой рѣчки.
34	Мостъ черезъ ручей.			
34 3/4	Мостъ черезъ ручей.			
35	Мостъ черезъ р. Сандогвуанъ.			Первыя 2 версты послѣ спуска съ горы Тарасовской дорога пересѣкаетъ низменную долину р. Сандогвуанъ, поросшую тайгой, переходитъ на этомъ протяженіи два ручья, впадающіе въ Сандогвуанъ, по вполнѣ исправнымъ мостамъ. Затѣмъ, перейдя по хорошему же мосту р. Сандогвуанъ, отъ постоялаго двора идетъ по подножію крутыхъ лѣсистыхъ высотъ, окаймляющихъ долину р. Сандогвуанъ съ сѣвера. На всемъ протяженіи до почтовой станціи Орловской ширина полотна не менѣе 2-хъ саж.; грунтъ твердый, каменистый и не превращающійся въ грязь даже въ сырое время года. Уклоны полотна незначительны и не препятствуютъ движенію очень тяжелыхъ повозокъ.
35 1/4	Постоялый дворъ.			
37	Мостъ черезъ ручей.			
38 1/4	Ручей.			
39 1/4	Ручей.			
40 3/4	Ручей.			
41 1/2	Ручей.			
44	Мостикъ черезъ ручей.			
44 1/4	Мостикъ.			Движеніе по сторонамъ дороги невозможно: съ одной стороны прямо отъ полотна дороги поднимаются крутыя, лѣсистыя мѣстами скалистыя высоты, а съ другой стороны вдоль полотна непосредственно рядомъ съ нимъ течетъ рѣчка Сандогвуанъ, разбивающаяся на нѣсколько рукавовъ и протоковъ по низменной долинѣ, не имѣющей никакого замѣтнаго уклона и поросшей густымъ старымъ лѣсомъ.
44 3/4	Почтовая ст. Орловская.	1	Деревянный домъ, крытый желѣзомъ.	
45 1/2	Ручей.			
47	Мостъ.			Въ 1 1/2 верстахъ за станціей Орловской, дорога снова пересѣкаетъ низменную поросшую тайгой долину рѣчки Сандогвуанъ, которую переходитъ по хорошему мосту. Отъ переправы черезъ рѣчку Сандогвуанъ дорога начинаетъ подниматься на поросшія сплошной тайгой высоты, составляющія водораздѣлъ бассейновъ рѣчекъ Лефу и Даубахэ.
47 1/2	Мостъ черезъ р. Сандогвуанъ заимка Брюханка.	1	Деревянная изба.	
48 1/4	Поперечная просѣка.			
49 1/2	Тропка влѣво.			

5	6	7
Мосты черезъ три ручья, а также мостъ черезъ рѣчку Сандогвуанъ, вполнѣ исправные, годные для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ. Послѣдній мостъ черезъ р. Сандогвуанъ, длиной 4 саж., шириной 2 саж., недавно построенъ и почти новый.		Въ долинѣ рѣчки Сандогвуанъ бивачныхъ мѣстъ нѣтъ, такъ какъ прямо въ дорогу съ сѣвера упираются крутыя высоты, а съ юга вдоль самаго полотна течетъ р. Сандогвуанъ по поросшей густымъ лѣсомъ низменной долинѣ, заливаемой рѣчкой. Небольшія части войскъ могутъ размѣщаться бивакомъ въ устьяхъ поперечныхъ къ долинѣ р. Сандогвуанъ лѣсныхъ падей. Лѣса и воды много. Сѣнокосовъ нѣтъ.
Мостъ черезъ р. Сандогвуанъ шириной 2 саж., длиной 15 саж., на ряжахъ, вполнѣ исправный.		

1	2		3	4
				Подъемы и спуски на этомъ перевалѣ не круты и для движенія большихъ повозокъ недоступны.
5 3¾	Мостъ черезъ р. Известковый, дорога вправо.			Спустившись съ перевала, дорога на протяженіи версты пересѣкаетъ долину ручья Известковаго, послѣ котораго, переваливъ невысокій лѣсистый отрогъ высоты (г. Известковая), спускается въ широкое ущелье, которымъ и идетъ до самаго селенія Анучино. На всемъ этомъ участкѣ полотно дороги совершенно безъ уклоновъ.
56¾	Заимка Дегтерева.	1	Деревянный домъ.	
57	Мостъ черезъ ручей Мельникова, объѣздъ вправо.			
58¼	Мостъ.			
58¾	Мостикъ.			Но въ сырое время года полотно дороги сильно портится, такъ какъ горизонтальное дно ущелья превращается въ болото.
59¾	Мостъ черезъ ручей Мельникова.			
60¾	Казармы.		Частью деревянныя, частью кирпичныя.	Движеніе по сторонамъ дороги возможно только въ сухое время года.
61½	Селеніе Варварка.		Деревянныя, великорусскаго типа.	
63¼	Конецъ селенія Варварки.			
64	Мостъ черезъ старый протокъ Тудагоу.			По переходѣ моста черезъ старый протокъ Тудагоу, полотно дороги суживается до 1½—1 саж. (двумъ повозкамъ разъѣхаться невозможно: дорога идетъ у самаго подножья горы, съ другой стороны стѣсненная рѣчкой). Грунтъ каменистый. Движеніе по сторонамъ дороги невозможно, такъ какъ гора упирается въ самую рѣчку и полотно пороги раздѣлано на счетъ крутого ската горы.
64¼	Дорога влѣво вдоль телеграфа.			
65¼	Мостикъ.			
65½	Мостикъ.			
65¾	Мельница, мостикъ.			
66	Дорожка влѣво на кладбище.			

5	6	7
		Въ долинѣ ручья (Известковаго и рѣчки Тудагоу, одинъ изъ истоковъ рѣки Даубахэ) бивачныя мѣста на какія угодно силы, но только въ сухое время года. Весной же и во время дождей вся долина превращается въ болото и бивакомъ можно расположиться только малыми частями, у подножья высоты вдали отъ воды. Воды и дровъ достаточно. Сѣнокосы обширны.
		Въ селеніи Варварка можно расквартировать не болѣе баталіона.

1	2		3	4
66 1/1	Селеніе Анучино	70	Постройки деревянныя, крытыя тесомъ или желѣзомъ. Есть нѣсколько казенныхъ строеній, въ которыхъ размѣщался дивизіонъ 35 артил. бригады и интендантскій складъ, казармы и конюшни деревянныя. Нѣсколько кирпичныхъ зданій, годныхъ для складовъ. Почтово-телеграфное отдѣленіе, работающее однимъ аппаратомъ на Никольскъ-Уссурійскій. Почтовая станція тракта на Никольскъ-Уссурійскій (6 лошадей).	
67 3/4	Анучинская почтовая станція.			

5	6	7
		Въ селеніи Анучино возможно расположить по квартирамъ пѣхотный полкъ, при условіи занятія подъ войска не только построекъ жителей, но и казармъ и прочихъ казенныхъ зданій. Бивачное мѣсто у селенія Анучино тѣсно: на бригаду пѣхоты между селеніемъ и рѣчкой Даубахэ. Бивачныя мѣста сѣверо-западнѣе Анучино далеки отъ воды; весной и въ дождливое время года бивакъ сырой, не обезпеченный даже отъ заливанія водой: наводненіе долины рѣки Даубахэ въ 1905 году залило все селеніе Анучино, причемъ вода стояла 3 дня на аршинъ выше почвы. Вода въ р. Даубахэ въ изобиліи и хорошаго качества. Дрова—кустарникъ и перелѣски вокругъ селенія. Сѣнокосы достаточно обширны.

Маршрутъ

Сел. Анучино — сел. Стар. Гордѣевка — сел. Нов. Гордѣевка (бывш. фанза сел. Яковлевка — пасѣка Зміака — сел. Бѣльцово — сел. Степановка — сел. сел. Лутковское—ж. д. ст. Уссури,

Дорога грунтовая на всемъ протяженіи. По своимъ качествамъ подраздѣ бахеза, длиной 46½ вер. 2) Отъ переправъ черезъ р. Даубахезы до пасѣки Уссури, длиной 79¼ версты. Въ настоящемъ видѣ дорога для движенія участкѣ отъ переправъ черезъ рѣку Даубахеза до пасѣки Зміака существу команды безъ какихъ бы то ни было повозокъ только со вьюками, причемъ дождей (іюль, августъ) тропой, идущей во многихъ мѣстахъ черезъ широкія пройти даже небольшимъ командамъ и одиночнымъ людямъ, которые въ дорогъ по горамъ—значительно западнѣе тропы. 2) На первомъ участкѣ пасѣки Зміака до желѣзнодор. станціи Уссури дорога—обыкновенный просе весной же, осенью и вообще въ дождливое время на этихъ участкахъ воз съ ея артиллеріей и легкими обозами изъ двуколокъ, причемъ артиллерія третій участокъ требуютъ капитальныхъ работъ по улучшенію, преиму мостовъ черезъ рѣку Даубахеза и третьяго черезъ Даубахезу; средній же тайгу, дабы обойти широкія пади, пред

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Селеніе Анучино.	70	Постройки деревянныя, крытыя тесомъ или желѣзомъ. Есть нѣсколько казенныхъ строеній, въ которыхъ размѣщался дивизіонъ 35 артиллерійской бригады и интендантскій складъ; казармы и конюшни	Отъ селенія Анучино до переправы черезъ рѣку Даубахезы (лѣвый притокъ р. Даубахэ) дорога грунтовая—обыкновенный одноколейный проселокъ. Длина 46½ верстъ. Грунтъ черноземный, зимой и въ сухое время года полотно надежно для движенія большихъ силъ съ тяжелымъ обозомъ; весной (апрѣль, май) и въ сырое время года грунтъ распускается и движеніе большихъ силъ съ тяжелыми обозами очень затруднительно. Полотно дороги идетъ все время по гладкой горизонтальной долинѣ рѣки Даубахэ, имѣющей незамѣтный уклонъ съ юга на сѣверъ.

*) Развѣдку производилъ съ 3 по 8 апрѣля 1905 г. Ген. Шт. Капитанъ Хорошкинъ.

№ 8*).

Сандогу)—сел. Шкляево—сел. Петропавловка—сел. Сысоевка—сел. Лазарево—Успенское—Св. Троицко-Никольскій мужской монастырь—сел. Тихменево—— длиной 180 верстъ.

ляется на 3 участка: 1) Отъ сел. Анучино до переправъ черезъ рѣку Дау-Зміака, длиной 54¼ вер. 3) Отъ пасѣки Зміака до желѣзнодорожной станціи большихъ силъ съ обозами вообще совершенно негодна: 1) На среднемъ ющей тропкой могутъ пройти только небольшія пѣхотныя и кавалерійскія весной, въ періодъ оттаиванія почвы (апрѣль, май) и лѣтомъ во время (до 2—3 верстъ ширины) поперечныя, болотистыя низины невозможно эти времена года могутъ пробраться съ трудомъ только черезъ тайгу безъ отъ сел. Анучино до переправъ черезъ р. Даубахеза и на третьемъ отъ локъ, допускающій движеніе значительныхъ силъ лишь зимою и лѣтомъ; можно движеніе только незначительныхъ силъ (не болѣе бригады пѣхоты будетъ двигаться съ трудомъ). Улучшеніе дороги крайне трудно: первый и щественно осушенію, существующихъ полотна и постройки двухъ большихъ участокъ требуетъ совершенно новой трассировки полотна по горамъ черезъ ставляющія собою кочковатыя болота.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
	По лѣвой сторонѣ рѣки Даубахэ отъ селенія Анучино все время идетъ параллельная проселочная дорога, которая хуже пройденной.	По квартирамъ въ селеніи Анучино возможно расположить пѣхотный полкъ, при условіи занятія подъ войска не только построекъ жителей, но и казармы и прочихъ казенныхъ зданій. Бивачныя мѣста у селенія Анучино тѣсны: между селеніемъ и рѣкой Даубахэ на бригаду пѣхоты; бивачныя мѣста сѣверозападнѣе селенія далеки отъ воды. Весной и въ дождливое время года бивакъ сырой, не обезпеченный даже отъ наводненія:

1	2		3	4
			деревянныя, нѣсколько кирпичн. зданій, годныхъ для складовъ, почтово-телеграфное отдѣленіе, работающее однимъ аппаратомъ на Никольскъ-Уссурійскій; почтов. станція тракта на Никольскъ-Уссурійскій (6 лошадей).	Вслѣдствіе незначительности уклона долины къ сѣверу, а также и уклоновъ ея къ рѣкѣ, образующіяся на поверхности равнины отъ таянія снѣговъ и отъ дождей воды, не имѣютъ стока, застаиваются на равнинѣ и на самой дорогѣ. Поэтому дорога весной и въ дождливое время дѣлается чрезвычайно грязной и трудна для движенія. Мѣстность по сторонамъ дороги почти сплошь совершенно открытая и ровная, поэтому движеніе по сторонамъ дороги возможно почти всюду и въ сухое время года безъ всякихъ затрудненій; въ сырое же время года вся долина превращается въ болотистую полосу.
1/2	Усадьба.	1	Бревенчатый домъ и 2—3 старыхъ полуразвалившихся постройки.	Отъ Анучинской почтовой станціи дорога идетъ въ направленіи на сѣверо-востокъ лѣсомъ, среди заливаемыхъ весной протоковъ рѣки Даубахэ. Въ 1/2 верстѣ съ небольшимъ отъ Анучинской почтовой станціи, у усадьбы дорога поворачиваетъ на востокъ и подходитъ къ броду передъ рѣкой Даубахэ.
1	Переправа черезъ рѣку Даубахэ.			
2	Тропа вправо.			
2 1/4	Мостикъ.			Перейдя бродъ, дорога сейчасъ же переходитъ на не всегда заливаемый рукавъ главнаго русла по плохо устроенной изъ хвороста гати, шириной 1 саж., длиной 15 саж. Гать требуетъ уширенія до 2 1/2 саж., и удлиненія до 25 саж. Далѣе дорога идетъ долиной праваго берега рѣки Даубахэ, вдоль бывшей телеграфной линіи, слѣды которой нынѣ едва замѣтны (обгорѣлые пни телеграфныхъ столбовъ).

5	6	7
		наводненіе долины рѣки Даубахэ въ 1895 году залило все селеніе, причемъ вода въ продолженіи 3-хъ дней стояла на аршинъ выше почвы. Вода въ рѣкѣ Даубахэ въ изобиліи (ширина рѣки около селенія до 10 саж.) и хорошаго качества. Дрова кустарникъ и перелѣски вокругъ селенія. Сѣнокосы достаточны.
Бродъ черезъ рѣку Даубахэ проходимъ всегда, кромѣ только очень высокой воды, которая держится 2—3 дня. Ширина рѣки Даубахэ въ обыкновенное время 10—12 саж. Глубина брода 2—$2^1/_2$ фута; дно твердое, булыжное. Съѣзды къ броду требуютъ незначительной поправки, которая можетъ быть сдѣлана во время самаго прохожденія войсковыхъ колоннъ. Однако же для полнаго обезпеченія переправы во всякое время года, необходимъ мостъ отверстіемъ не менѣе 20 саж. съ подъѣздными дамбами.		

1	2		3	4
4 1/2	Селеніе Старая-Гордѣевка.	30	Бревенчатыя постр. избъ великорусскаго типа.	
6 3/4	Мостикъ.	2		
7 1/2	Мостикъ.			
8	Двѣ фанзы.			
9	Мостикъ.			
9 1/2	Мостикъ, дорога вправо въ селеніе Новую-Гордѣевку.			
10 1/2	Тропа вправо.			
15	Селеніе Шкляево (Туансандза).	3	Китайская фанза.	
15 1/2	Мостикъ.	1	Фанза.	
16 1/2	Мостикъ, фанза.			
17	Мостикъ.			
17 1/2	Мостикъ, мельница.			
18 1/2	Бродъ на лѣвый берегъ р. Даубахэ.			

5	6	7
	Отъ селенія Гордѣевки нѣсколько полевыхъ дорогъ въ разныя стороны.	Въ сел. Старая-Гордѣевка по квартирамъ возможно размѣстить не болѣе баталіона.
Около селенія Шкляево у сѣверной оконечности отдѣльной сопки, лежащей на правомъ берегу рѣки Даубахэ—паромная переправа, въ настоящее время не существующая. На мѣстѣ парома желательна постройка моста, отъ котораго есть въ с. Петропавловку дорога болѣе прямая, чѣмъ идущая правымъ берегомъ. Изъ 4-хъ мостиковъ между Шкляево и бродомъ черезъ рѣку Даубахэ, одинъ длиною 3 саж., исправенъ, а остальные по 1 саж.; изъ послѣднихъ два должны быть перестроены заново. Бродъ черезъ рѣку Даубахэ съ праваго на лѣвый ея берегъ находится противъ фанзы Соболь. Ширина рѣки 12 саж., глубина 2—2½ фута. Дно твердое, булыжное. Съѣзды къ броду удобны; берега—песокъ съ крупной галькой. Бродъ проходимъ не во всякое время; поэтому необходима постройка моста или на мѣстѣ этого брода, или на мѣстѣ паромной переправы у с. Шкляево. Мостъ для пропуска водъ въ половодье, можетъ имѣть отверстіе не менѣе 25 саж. Черезъ старорѣчье около брода необходимо сдѣлать дамбу длиною 20 саж.		Селеніе Шкляево для расквартированія войскъ негодно.

1	2		3	4
19 1/2	Выходъ на дорогу лѣваго берега.			Отъ брода черезъ рѣку Даубахэ, съ праваго ея берега на лѣвый, дорога идетъ по долинѣ лѣваго берега Даубахэ вдоль бывшей телеграфной линіи. Дорога почти не имѣетъ продольныхъ и поперечныхъ уклоновъ, почему въ болѣе низкихъ мѣстахъ застаивается вода. Требуется окопать дорогу канавами, изъ болѣе низкихъ мѣстъ сдѣлать отводныя канавы къ рѣкѣ. Для опредѣленія мѣста и направленія водоотводовъ потребуется нивеллировка.
19 3/4	Мостикъ.			
20 3/4	Мельница и мостъ на р. Люги-Леза.			
21 1/4	Мостикъ.			
21 1/2	Селеніе Петропавловка.	40	Дома бревенчатые. Полы высоко приподняты надъ землей, такъ какъ селеніе въ высокую воду иногда затопляется	
23 1/2	Вправо фанза.	1	Фанза.	
24 1/2	Вправо фанза.	1	Фанза.	
28 1/2	Фанза.	1	Фанза.	
29	Мостикъ.			
30	Влѣво фанза.	1	Фанза.	
31 1/2	Вправо фанза.	1	Фанза.	
32 1/2	Селеніе Сысоевка.	30	Дома бревенчатыя великорусскаго типа.	Отъ селенія Сысоевки характеръ дороги до переправы черезъ рѣку Даубахезу сохраняется тотъ же, что и на послѣднемъ участкѣ до Сысоевки.
34 1/2	Два мостика.			
37	Мостикъ.			
38	Мостикъ.			
38 1/2	Мостикъ.			
39 1/2	Мостикъ.			

5	6	7
Отъ брода до сел. Петропавловки мосты довольно исправны. Мостъ черезъ р. Люги-Леза отверстіемъ 8 саж., остальные два двухсаженные. Требуется главнымъ образомъ небольшой ремонтъ настилки.		
Отъ Петропавловки до Сысоевки одинъ мостикъ саженной длины и нѣсколько мелкихъ деревянныхъ водоотводныхъ трубъ. Всѣ требуютъ ремонта. При расчисткѣ боковыхъ канавъ у дороги явится возможность сократить число пропусковъ воды подъ дорогой.		Въ сел. Петропавловкѣ возможно расквартировать не болѣе баталіона.
	Противъ фанзы паромная переправа въ селеніе Новую Петропавловку (Холаза).	
На участкѣ Сысоевка переправа черезъ рѣку Даубахеза; 7 мостиковъ длиною отъ 1 до 2½ саж. Для улучшенія пропуска водъ потребуется постройка еще 3-хъ мостовъ. Мосты требуютъ ремонта настилки и подсыпокъ для въѣздовъ на нихъ. Въ 5 мѣстахъ при переходѣ черезъ болотца слѣдуетъ устроить гати общею длиною до 250 саж. Черезъ рѣку Даубахезу перевозъ на лодкѣ. Бродъ глубокій, 3—3½ фута. Дно твердое, каменистое, съѣздъ крутъ, для переправы повозокъ въ бродъ съѣздъ необходимо упорядочить.	На дорогѣ въ сел. Варѳоломеевку паромная переправа черезъ рѣку Даубахэ.	Въ селеніи Сысоевка можно расквартировать не болѣе баталіона.

1	2		3	4
40 1/2	Мостикъ, дорога въ с. Варѳоломеевку.	1	Изба.	
41 1/2	Мостикъ.			
44	Мостикъ.			
46 1/2	Переправа черезъ рѣку Даубахеза-Заимка (пасѣка) Селедкова.	1	Бревенчатая изба и два сарая.	Отъ переправы черезъ рѣку Даубахезу характеръ дороги измѣняется. Дорога по прежнему одноколейная, проселокъ шириною около 1 саж., но гораздо менѣе наѣзженный, по своимъ качествамъ близкій къ характеру тропы. На первыхъ 5 верстахъ дорога идетъ по склону высотъ близко подходящихъ къ рѣкѣ Даубахэ, мѣстами даже въ нее упирающихся. Грунтъ дороги твердый, каменистый, Крутыхъ уклоновъ полотна нѣтъ: всѣ подъемы и спуски черезъ низкіе отроги сосѣднихъ высотъ, направляющіеся къ рѣкѣ въ видѣ контрофорсовъ—доступны для движенія повозокъ безъ тормоза. Высоты покрыты лѣсомъ, движеніе по сторонамъ дороги для войскъ затруднительно, а для повозокъ невозможно. Далѣе дорога пересѣкаетъ широкую низину, въ которой расположенъ выселокъ Лазарево (бывшая телеграфная станція). По низинѣ грунтъ дороги менѣе надежный (черноземъ), но если окопать дорогу канавами, сдѣлать канавы для отвода воды съ полотна дороги, послѣдняя будетъ удовлетворительной во всякое время года.
47 3/4	Мостикъ.			
48 1/4	Мостикъ.			
49 1/4	Мостикъ.			
50 1/4	Мостикъ.			
51 1/4	Кумирня.			
53 1/4	Селеніе Лазарево.	4	Одинъ русскій дворъ и 3 фанзы.	Черезъ 3 1/2 версты, послѣ сел. Лазарево, начинается участокъ дороги, идущій по отрогамъ возвышенностей, окаймляющихъ долину рѣки Даубахэ съ запада. Переходы черезъ 4 довольно значительныхъ оврага, хотя и коротки (по 15—30 саж.), но весьма круты: эти переѣзды слѣдуетъ развить въ болѣе отлогіе. На днѣ всѣхъ 4-хъ овраговъ—болотца, черезъ которыя слѣдуетъ устроить гати; общая длина послѣднихъ до 200 саж.
53 1/4	Мостъ черезъ ручей.			
58 1/4	Пасѣка.			

5	6	7
Ширина рѣчки 10 саж. Въ большую воду бродъ закрывается. Для удобства пользованія дорогой во всякое время года необходимъ мостъ длиной до 20 саж. Въ виду каменистости дна и близости камня (ломки его тутъ же) мостъ слѣдуетъ сдѣлать на ряжахъ.		
На участокъ переправа черезъ Даубахезу—сел. Лазарево, 4-хъ существующихъ маленькихъ мостовъ недостаточно. Требуется построить еще три моста, по двѣ сажени длиною каждый, съ гатями для подъѣздовъ къ нимъ, длиной до 20 саж.		
Передъ с. Лазарево дорога пересѣкаетъ болото; слѣдуетъ устроить гати на протяженіи 250 саж.		Селеніе Лазарево для расквартированія не пригодно.
На участкѣ Лазарево—Яковлевка слѣдуетъ построить черезъ ручьи 2 моста, по 3 саж. каждый. Существующіе маленькіе 7 мостиковъ требуютъ перестройки заново.		

1	2		3	4
64	Новоселокъ Яковлевка.	4	Наскоро построенныя крытыя соломой безъ хозяйственныхъ построекъ и дворовъ.	Отъ с. Яковлевки до поселка Зміяка (не доходя 9 верстъ до с. Бѣльцово)—вьючная, едва замѣтная, тропа, идущая по телеграфной просѣкѣ и рѣдко отъ нея отклоняющаяся. Протяженіе тропы 36 3/4 верстъ. На возвышенныхъ мѣстахъ грунтъ твердый, каменистый, надежный. Но въ многочисленныхъ широкихъ поперечныхъ падяхъ, дорога идетъ по кочковатымъ болотамъ, не вполнѣ просыхающимъ даже въ сухое время года. Уклоны тропы, въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ она идетъ по возвышенностямъ, хотя коротки, но мѣстами круты; встрѣчаются узкія, но глубокія балки. Возвышенныя мѣста поросли лѣсомъ и потому движеніе по сторонамъ невозможно: можетъ идти только пѣхота, но ряды разстроятся. Въ низинахъ, представляющихъ собою кочковатыя болота, цѣлиной идти тоже невозможно.
64 1/4	Мостъ черезъ рѣку Шитухэ.			
71	Рѣка Шангоахао.			
90 1/4	Мостикъ.			
92 1/4	Переправа черезъ рѣку Угадинза.			
95 1/2	Перевалъ.			

5	6	7
На участкѣ отъ сел. Яковлевки до пасѣки Зміяка тропа пересѣкаетъ нѣсколько поперечныхъ широкихъ (шириной до 2—3 верстъ) падей, представляющихъ собою кочковатыя болота, не просыхающія даже въ сухое время года и потому большую часть года труднопроходимыя: даже зимой замерзшія кочки сдѣлаютъ движеніе крайне затруднительнымъ.		Сел. Яковлевка для расквартированія не пригодно. У самаго селенія Яковлевка бивачное мѣсто на скалахъ высотъ праваго берега рѣки Шитухэ на дивизію. Но это бивачное мѣсто большую часть года сырое. Вода въ рѣкѣ Шитухэ. Дрова—лѣсъ окружающихъ высотъ. Сѣнокосы достаточны. Далѣе отъ сел. Яковлевки до пасѣки Зміяка на протяженіи 37 верстъ бивачныхъ мѣстъ нѣтъ, рѣка Даубахэ отклоняется отъ дороги далеко вправо въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до 5 верстъ. Поперечные же ручьи большею частью слишкомъ маловодны.
Дорогой, проложенной по направленію существующей тропы, даже при условіи осушки ея полотна водоотводными въ стороны канавами и при подъемѣ полотна надъ поверхностью болотъ едва ли можно будетъ пользоваться для движенія большихъ силъ съ обозами.		
Притомъ, устройство дороги, по направленію существующей тропы, требуетъ настолько капитальныхъ по времени и стоимости работъ, что было бы раціональнѣе трассировать дорогу по новому направленію, ведя ее въ обходъ болотистыхъ падей, западнѣе—по сопкамъ черезъ тайгу.		
Мостъ черезъ рѣку Шитухэ длиною 5 саж.: требуется усилить опоры, перебрать настилку и разработать въѣзды. Бродъ черезъ рѣчку Шангоахао хотя малоудобенъ, но проходимъ во всякое время года; глубина не болѣе 2 футъ, но берега топки.		
Рѣка Угадинза течетъ по болотистой низинѣ. Ширина русла 8 саж. Берега обрывисты, поросли лѣсомъ и кустарникомъ. Бродъ имѣется влѣво отъ бывшей телеграфной линіи—выше по рѣкѣ на 30 саж. Бродъ глубокій (3—$3^{1/2}$ фута), ненадежный. Дно мягкое. Съѣзды неудобны. Бродъ для повозокъ проходимъ только зимой по льду и въ сухое лѣто.		

1	2		3	4
97 1/4	Бродъ черезъ рѣчку.			
99 3/4	Мостъ черезъ ручей.			
100 1/4	Пасѣка Зміяка.	1	Бревенчатая изба.	Отъ пасѣки Зміяка начинается снова обыкновенный одноколейный проселокъ, при томъ мало наѣзженый (пасѣка недавно поставлена). Дорога идетъ у самаго подножія высотъ по направленію бывшей телеграфной линіи. Грунтъ твердый, каменистый. Дорога проходима во всякое время года: воду, мѣстами застаивающуюся на полотнѣ, легко отвести канавами. Осушка такихъ мѣстъ требуетъ незначительныхъ работъ. Уклоны полотна вообще незначительны—не препятствуютъ движенію даже большихъ повозокъ. Движеніе по сторонамъ дороги затрудняется низкорослымъ колючимъ кустарникомъ.
108 1/4	Раздвоеніе дорогъ.		Постройки малороссійскаго типа.	Правая дорога идетъ самымъ берегомъ рѣки Даубахэ, обходя кочковатое болото, остающееся влѣво отъ дороги—между нею и высотами (лѣвая дорога). Эта дорога пересѣкаетъ нѣсколько канавъ и мокрыхъ мѣстъ и хотя болѣе наѣзжена, чѣмъ лѣвая, но менѣе ея надежна: удобна только въ сухое время и зимой.
109 1/2	Селеніе Бѣльцово.	80		Отъ селенія Бѣльцово до селенія Степановки на протяженіи 16 верстъ, дорога идетъ сопками по гористой мѣстности вдоль бывшей телеграфной линіи по просѣкѣ.
111 3/4	Бродъ черезъ ручей.			
112 3/4	Мостъ черезъ ручей.			
114	Мостъ черезъ ручей.			

5	6	7
Бродъ черезъ рѣчку плохъ: хотя рѣчка шириной всего 3—4 саж., но течетъ въ глубокомъ, прорытомъ ею въ грунтѣ руслѣ съ обрывистыми берегами. Глубина до 3—4 фут. Дно ненадежное. Съѣзды неудобны. При разработкѣ дороги Пасѣка Зміяка—Бѣльцово потребуется устройство 8 односаженныхъ мостиковъ.		Между пасѣкой Зміяка и селеніемъ Бѣльцово бивачныя мѣста тѣсны, такъ какъ крутые лѣсистые склоны горъ, окаймляющихъ долину рѣки Даубахэ съ запада упираются почти въ самую рѣку: между рѣкой и высотами остается узкая полоса большею частью заросшая кустарникомъ. На этой узкой полосѣ можно размѣстить бивакомъ войска только малыми частями (баталіонами), эшелонируя биваки вдоль рѣки Даубахэ. Вода—р. Даубахэ. Дрова—лѣсъ на высотахъ. Сѣнокосовъ мало.
	Лѣвая дорога направляется по самому подножію высотъ къ южному концу селенія Бѣльцово. Дорога каменистая малоѣзжаная—требуетъ улучшенія.	
Мостъ въ селеніи Бѣльцово требуетъ незначительнаго ремонта, который можетъ быть сдѣланъ самими крестьянами. Бродъ черезъ ручей хорошій; мостъ исправный, бродъ всегда проходимый.	Отъ селенія Бѣльцово идетъ долиною Даубахэ параллельная дорога. Черезъ 7 верстъ отъ Бѣльцово эта правая ни-	Въ селеніи Бѣльцово возможно расквартировать 2 баталіона. Бивачное мѣсто тѣсно, — можно размѣстить не болѣе бригады пѣходы: бивачное мѣсто стѣснено окружающими высотами съ крутыми скатами, покрытыми лѣсомъ.

1	2		3	4
115 3/4	Бродъ черезъ ручей.			Отъ пасѣки дорога, держась все время направленія бывшей телеграфной линіи, огибаетъ большую низину, идя у подошвы высотъ, переходитъ въ бродъ два ручья, переваливаетъ черезъ горный лѣсистый отрогъ, пересѣкаетъ широкую низину, снова переваливаетъ черезъ лѣсистый хребетъ и подходитъ къ сел. Степановка.
116	Соединеніе дорогъ правой и лѣвой.			
116 1/2	Развѣтвленіе дорогъ.			
117 1/4	Соединеніе дорогъ.			
118 1/4	Пасѣка.	1	Изба.	
118 1/2	Бродъ черезъ ручей.			
118 3/4	Бродъ черезъ ручей.			Дорога проселочная шириной 1 саж. Грунтъ твердый: грунтъ не вполнѣ надеженъ только въ низинахъ, гдѣ при движеніи тяжелыхъ повозокъ встрѣтятся затрудненія въ сырое время года.
123	Развѣтвленіе дорогъ.			Уклоны полотна въ нѣкоторыхъ мѣстахъ для тяжелыхъ повозокъ крутоваты.
125 1/2	Мостъ черезъ рѣчку.			Движеніе по сторонамъ дороги на большей части протяженія невозможно, такъ какъ дорога идетъ лѣсомъ; въ низинахъ, представляющихъ собою кочковатыя болота, движеніе внѣ полотна дороги возможно только для пѣхоты и въ сухое время года.
125 1/2	Селеніе Степановка.	66	Постройки малороссійскаго типа.	Отъ селенія Степановки до монастыря, на протяженіи 31 1/2 версты, дорога идетъ холмистою равниной, покрытой перелѣсками.
127 1/2	Мостикъ.			
128 1/4	Мостикъ.			
				Дорога проселочная шириной 1 саж.

5	6	7
	зовая дорога выходитъ на главную, но не доходя до пасѣки, снова сворачиваетъ вправо и идетъ черезъ фанзыЯртунъ, Сіюнъ-э, Деченга и продолжаетъ идти болотистой низиной къ восточной опушкѣ селенія Степановка. Эта проселочная дорога безъ уклоновъ, но въ сырое время года для движенія очень тяжела.	Вода—р. Даубахэ и ручей, текущій черезъ селеніе. Дрова—лѣсъ на окружающихъ высотахъ. Сѣнокосы неудобны (лѣсные). Между селеніями Бѣльцово и Степановка по дорогѣ, идущей телеграфной просѣкой, бивачныхъ мѣстъ нѣтъ: склоны лѣсистыхъ высотъ круты, попутные ручьи маловодны. По правой же низовой дорогѣ, хотя на всемъ протяженіи встрѣчаются большія горизонтальныя низины, но онѣ просыхаютъ только лѣтомъ: весной и во время дождей на нихъ образуются мочежины и болота не допускающія расположенія бивакомъ.
Оба брода черезъ ручьи проходимы во всякое время: дно твердое. На участкѣ Бѣльцово—Степановка желательно черезъ постоянные ручьи построить мосты: 3 моста длиною по 3 саж., 4 моста длиною по 2 саж. и 6 мостовъ односаженныхъ. Общая длина подсыпокъ къ нимъ до 150 саж.		
Мостъ черезъ рѣчку шириною $1^1/_2$ саж., длиною 10 саж. Мостъ вполнѣ исправный, надежный; надо добавить только перила. Но въѣздъ на мостъ съ южнаго конца, идущій по низинѣ, требуетъ исправленія: надо повысить полотно дороги.		
Существующіе на участкѣ Степановка—монастырь мосты недостаточны: потребуются два моста длиною по 3 саж. и 6 мостиковъ односаженныхъ.	Правая дорога такого же качества, какъ и лѣвая и самостоятельно идетъ только на протяженіи $2^1/_4$ вер.	Въ селеніи Степановкѣ можно расквартировать 2 баталіона. Селеніе разбросано, хозяйственныхъ построекъ мало. Бивачное мѣсто на значительныя силы (на дивизію, въ крайности на корпусъ) къ югозападу отъ селенія.

1	2		3	4
129 1/4	Раздвоеніе дорогъ.			Грунтъ на возвышенныхъ мѣстахъ твердый, допускающій движеніе тяжелыхъ повозокъ даже въ распутицу. Въ низинахъ же, т. е. на большей части протяженія, черноземный грунтъ сильно распускается: движеніе тяжелыхъ повозокъ затруднительно, мѣстами же въ сырое время года очень трудное
129 3/4	Объѣздъ вправо.			
130 3/4	Выходъ объѣзда.			
131 1/2	Соединеніе дорогъ.			
133 1/2	Мостикъ.			По сторонамъ дороги мѣстность ровная, открытая, но движеніе затрудняется тѣмъ, что низины кочковаты и превращаются весной и во время дождей въ болота.
133 1/4	Выходъ на бывшую телеграфную линію: перевалъ черезъ низкій пологій гребень.			
136 3/4	Поворотъ дороги вправо.			По отрывкѣ придорожныхъ канавъ и устройствѣ спуска водъ изъ низкихъ мѣстъ въ рѣку, дорога будетъ вполнѣ хорошей во всякое время года.
140 3/4	Мостикъ.			
141	Селеніе Успенское.	160	Постройки малороссійскаго типа.	
141 3/4	Мостикъ.			
144 3/4	Поворотъ дороги влѣво.			
152 3/4	Поворотъ вправо.			
154	Поворотъ влѣво.			
155 1/4	Поворотъ вправо.			

5	6	7
		Вода въ рѣкѣ хорошая, но рѣчка маловодна. Дрова – лѣсъ на окружающихъ высотахъ. Сѣнокосы есть. Между селеніемъ Степановкой и монастыремъ рѣка Даубахэ удалена отъ дороги до 5—7 верстъ и подходитъ къ ней только у селенія Успенскаго. Другой воды, кромѣ Даубахэ, нѣтъ. Бивачныя же мѣста по Даубахэ неудобны: 1) далеки отъ дороги, 2) низмены и потому большую часть года сыры.
	Отъ селенія Успенскаго до монастыря, лѣвѣе дороги, идущей по бывшей телеграфной линіи, идетъ въ 2—3 верстахъ параллельная проселочная дорога, держащаяся направленія по болѣе возвышеннымъ мѣстамъ. Дорога малоѣзжая, но въ сырое время года, лучше правой, за исключеніемъ участка пересѣкающаго большое кочковатое болото, южнѣе горы Медвѣ-	Въ селеніи Успенскомъ возможно расквартировать до 4 баталіоновъ. Бивачное мѣсто къ сѣверозападу и къ югу отъ селенія къ берегу рѣки Даубахэ на большія силы, не всегда достаточно сухое. Вода—рѣка Даубахэ. Дрова — окрестные перелѣски. Сѣнокосы обширны.

1	2		3	4
156 3/4	Св.-Троицко-Никольскій мужской монастырь.	10	Постройки вмѣстительныя (каждый домъ на 50 человѣкъ). Есть двухэтажный большой кирпичный домъ.	Отъ монастыря дорога, оставляя бывшую телеграфную линію влѣво (къ западу), идетъ берегомъ Даубахэ и ея притоковъ и по восточной прибережной окраинѣ селенія Тихменево. Отъ сѣверной окраины послѣдняго, дорога направляется на сѣверо-западъ и черезъ 3 версты выходитъ на бывшую телеграфную линію, которой и держится до самаго селенія Лутковскаго.
157	Мостикъ.			
159 3/4	Мостикъ.			
159 3/4	Селеніе Тихменево.	120	Постройки малороссійскаго типа.	Дорога грунтовая, проселочная, одноколейная (ширина 1 саж.), идетъ по слегка всхолмленной равнинѣ, покрытой перелѣсками.
164 1/2	Мостикъ.			
165	Мостикъ.			
165 1/2	Мостикъ.			Грунтъ черноземный: въ распутицу дорога для большихъ повозокъ тяжела, особенно въ низкихъ мѣстахъ.
165 3/4	Мостикъ.			
166 3/4	Выходъ на бывшую телеграфн. линію.			Мосты примитивнаго устройства; большею же частью вмѣсто мостовъ на низкихъ мѣстахъ положенъ только хворостъ и солома.
167 3/4	Перекрестокъ.			
169	Заимка.			По сторонамъ дороги движеніе въ сухое время года возможно кромѣ низкихъ мѣстъ, на которыхъ встрѣтятся затрудненія.
169 3/4	Мостикъ.			
170	Мостикъ.			
171 3/4	Мостикъ.			
173 3/4	Мостикъ.			
176	Мостикъ.			
177 1/4	Вправо станція Кабарга.			
178	Мостикъ.			
179 1/2	Фанза.			
180	Селеніе Лутковское.			

5	6	7
На участкѣ монастырь—Лутковское, всѣ мосты требуютъ перестройки заново. Кромѣ того, во многихъ мѣстахъ, гдѣ мостовъ нѣтъ,—нужно ихъ построить и поднять полотно дороги. Всего слѣдуетъ построить 3-хъ-саженныхъ мостовъ 4 и односаженныхъ 15. Поднять полотно на среднюю высоту 1/4 саж. на общемъ протяженіи 500 саж.	жьей. Перейдя черезъ это болото, дорога выходитъ на большую хорошо устроенную дорогу отъ желѣзнодорожной станціи Шмаковки къ монастырю. Ширина 2 1/2—3 саж. Дорога обрыта канавами. Мостъ въ прекрасномъ состояніи. Дорога удобна для движенія большихъ силъ съ тяжелыми обозами во всякое время года.	Въ монастырѣ возможно расквартировать до 1 баталіона. Въ селеніи Тихменево можно расквартировать до 6 баталіоновъ. Бивачное мѣсто на большія силы у рѣки Даубахэ и ея протоковъ: это бивачное мѣсто весной и въ дождливое время не вездѣ сухое. Лѣтомъ же не вездѣ будетъ проточная вода, такъ какъ протоки рѣки Даубахэ сообщеніе съ нею прекращаютъ и обращаются въ озера. Далѣе до селенія Лутковское бивачныя мѣста такого же характера: вправо отъ дороги, по берегамъ Даубахэ, кромѣ которой воды нѣтъ, такъ какъ ручьи, пересѣкающіе дорогу, слишкомъ маловодны. Дрова перелѣски. Сѣнокосы обширны.

Маршрутъ № 9 *).

Анучино—Пос. Калугина—Берестовецъ — Пос. Цвань-угуза — Ново-Троицкое—Балаганы—вершина 327, длиной 56 верстъ.

Отъ Анучина до р. Лючи-Хезы на протяженіи 17 верстъ путь колесный одноколейный. На остальныхъ 39 верстахъ путь представляетъ изъ себя тропу, мѣстами трудно-проходимую даже для вьюка.

На первомъ участкѣ, по рельефу мѣстности, вслѣдствіе отсутствія крутыхъ подъемовъ и спусковъ, а также длинныхъ болотистыхъ пространствъ, путь вполнѣ пригоденъ для движенія всѣхъ родовъ войскъ. Но для передвиженія значительныхъ обозовъ и тяжестей—требуетъ предварительнаго исправленія существующихъ переправъ черезъ ручьи и болотистыя пространства. Въ данномъ видѣ этотъ участокъ вполнѣ годенъ, но только въ сухое время года, для движенія летучихъ отрядовъ съ легкими обозами и артиллеріей, причемъ и скорость движенія остается нормальная, съ учетомъ на состояніе погоды, вслѣдствіе растворимости грунта.

Приведеніе этого участка пути въ положеніе годное для движенія значительныхъ силъ и обозовъ не встрѣтитъ затрудненій, по причинѣ обилія матеріаловъ подъ рукой и незначительности самихъ препятствій.

Второй участокъ изслѣдованнаго пути, отъ р. Лючи-хезы до перевала черезъ хребетъ Погодинза, Св. Иліи у вершины 327 (карта 2 в. Л.Л. XII и XVII), представляетъ заброшенную тропу, сплошь заросшую кустарникомъ и деревьями заваленную буреломомъ, громадными стволами, мѣстами съ явно искусственными засѣками внизу, съ нависшими гирляндами вьющихся растеній вверху, на высотѣ головы лошади и со всѣми условіями непролазной тайги по сторонамъ. Несмотря на это, тропинкой все-таки пользуются. Ее можно съ увѣренностью прослѣдить по свѣжимъ зарубкамъ и надломамъ на деревьяхъ, воткнутымъ въ разныхъ мѣстахъ кольями, слѣдамъ костровъ, изъ которыхъ нѣкоторые тлѣли во время нашего прохожденія. Очевидно здѣсь только что прошли манзы-китайцы, охотящіеся за пантами и разыскивающіе корни.

*) Развѣдку производилъ 1-го В. С. стр. Его Величества полка Штабсъ-Капитанъ Яковлевъ.

Такимъ образомъ, въ данномъ состояніи этотъ участокъ пути не пригоденъ ни для какого отряда войскъ, мало пригоденъ даже для разъѣзда: скорость движенія для одиночныхъ людей, даже на болѣе удобныхъ участкахъ не превышаетъ 2 хъ верстъ въ часъ.

По рельефу мѣстности этотъ участокъ пути при приведеніи къ годности для движенія значительныхъ отрядовъ особыхъ затрудненій не представитъ. Спуски и подъемъ на немъ круче чѣмъ на предыдущемъ участкѣ, мѣстами (хотя на короткихъ разстояніяхъ) придется пользоваться тормозомъ и лямками.

Мостовъ черезъ рѣчки совсѣмъ нѣтъ, но самыя рѣчки незначительны и устройство мостиковъ не затруднительно. Гати необходимы въ долинахъ рѣкъ: 1) Лючи-хезы, 2) Цвань-угузы и 3) Тилянзы (карта 2 в. Л. XVII). Самыми значительными работами являются, 1) перечисленныя гати и 2) расчистка пути въ тайгѣ на протяженіи болѣе 30 в. Устроенный, такимъ образомъ, путь представитъ изъ себя 1) рядъ открытыхъ дефиле черезъ долины рѣкъ Лючи-хезы, Цвань-угуза и Тилянза съ превосходными позиціями въ обѣ стороны ея, составляющихъ берега долинъ, сопкахъ и 2) одно закрытое, тянущееся десятки верстъ черезъ тайгу дефиле корридоръ отъ южнаго Балагана до самаго перевала черезъ хребетъ.

Общее заключеніе. Операціонное направленіе отъ линіи Анучино — Гордѣевка—Сиваза— Шкляево—Петропавловка—Сысоевка — на Спасское выходитъ въ тылъ и въ обходъ лѣваго фланга ряда позицій, на протяженіи Ляличи—Спасское задерживающихъ наступленіе отъ Никольскъ Уссурійскаго на Хабаровскъ.

Всѣ пути на Спасское, возможные и ближайшіе отъ пунктовъ между Анучинымъ и Сысоевкой, выходятъ на путь Анучино—Спасское на участкѣ между р.р. Лючи-хеза и Тилянзой.

Этотъ путь въ естественномъ своемъ состояніи непригоденъ для внезапнаго наступленія какого-либо отряда.

Разработка его потребуетъ значительнаго отряда рабочихъ и времени.

Послѣ разработки получится на протяженіи почти 2-хъ переходовъ сплошное дефиле со всѣми его свойствами.

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Селеніе Анучино.	78	Постройки частью каменныя, крытыя желѣзомъ, частью деревянныя. Въ казенныхъ зданіяхъ расширены. Дисциплинарная рота съ лазаретомъ. 1½ роты 5-го В. С. стрѣл. полка. Продовольственный интендантскій магазинъ. Переселенческій пунктъ съ лазаретомъ. Почтово-телеграфная контора. Почтовая станція тракта на Никольскъ Уссурійскій.	На протяженіи 5½ верстъ отъ Анучина дорога полевая, грунтовая; грунтъ черноземный; зимою и въ сухое время дорога хорошо укатана и удобна для движенія тяжестей, въ сырое время года тяжела. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ. Движеніе по сторонамъ возможно для сомкнутыхъ частей только за изгородью.
1½	Почтовая станція.			
1¾	Почтово-телеграфная контора.			
4	Изгородь. Мостикъ черезъ ручей.		Деревянный изъ плахъ.	
5¼	Мостъ.		Деревянный.	Требуетъ починки заново.
5¾	Развѣтвленіе дор.			Дорога идетъ по узкому дефиле между сопкой и р. Даубихэ.
6				

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
	Въ $1^1/_2$ верстахъ отъ станціи черезъ бродъ на р. Даубихэ отходитъ дорога по правому ея берегу.	
Изгородь. Небольшой высыхающій ручей. Мостъ изъ бревенъ и плахъ, прочный, $1^1/_2$ саж. въ длину и 2 саж. шириной. Небольшой ручей, мостъ какъ и предыдущій, но плохого качества.		
	Правая дорога ведетъ черезъ р. Даубихэ.	

1	2	3		4
7	Заимка Калугина. Пасѣка.	1	Деревянный.	Отъ пасѣки дорога идетъ вверхъ вдоль ручья и притока р. Даубихэ на с. з. сначала по правому, затѣмъ по лѣвому его берегу. Ширина въ одну колею плохо разработана, камни, пни, корни; грунтъ черноземный, въ низкихъ мѣстахъ торфяной. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ. Движеніе по сторонамъ затруднительно. Лѣсъ и кустарникъ на всемъ протяженіи.
8 1/2	Ручей, южный притокъ ручья впадающаго у пасѣки Калугина въ р. Даубихэ.			
8 3/4	Ручей (Калугина).			Дорога подымается на возвышенный лѣвый берегъ р. Камучино. Грунтъ твердый супесокъ, иногда каменистый. Подъемъ пологій, постепенный. По сторонамъ рѣдкій лѣсъ. Подъемъ пологій. Спускъ тоже, но дорога плохого качества, корни деревьевъ, грунтъ болотистый.
10	Развѣтвленіе дор.			
11	Вершина перевала (Карта 2 в. въ I дюймѣ Л. XVII).			
12	д. Берестовецъ.	40	Деревянный.	Отъ д. Берестовецъ дорога идетъ на С. по правому берегу р. Берестовецкаго вдоль сопокъ, не доходя до долины р. Лучи-хезы переходитъ въ долину слѣдующаго болѣе восточнаго притока Лучихезы, переходитъ черезъ него, идетъ его правымъ берегомъ до долины р. Лучихезы вдоль сопокъ, огибаетъ ихъ въ восточномъ направленіи, спускаясь нѣкоторое время вдоль теченія рѣки Лучихезы и затѣмъ крутымъ поворотомъ на С. З. переходитъ долину послѣдней къ мѣсту, показанному на картѣ въ качествѣ переправы.
12 1/2	Конецъ деревни.			
13	Мостикъ.			
13 1/2	Падь.			
15	Перевалъ.			На всемъ протяженіи дорога полевая проселочная, грунтъ вязкій въ сырое время.

5	6	7
Ручей незначительный въ долинѣ шириной 200 саж. Переѣздъ пологій, дно твердое. Дорога въ протокѣ 1 1/2 аршина ширины и 1 аршинъ глубины. Мостикъ деревянный не надеженъ.		
Незначительный ручеекъ, мостикъ 4 аршина ширины и 1 саж. длины. Болотистая падь на протяженіи 50 саж. Въ сухое время проходима для легкихъ повозокъ и небольшого отряда. Для болѣе интенсивнаго движенія, напр. пропуска бригады пѣхоты съ обозами и артиллеріей, требуется соотвѣтствующее исправленіе фашинами. Матеріалъ подъ рукой.	Отдѣляемыя въ С. обходная дорога на с. Берестовецъ. Отъ конца деревни до подъема на сопку дорога идетъ двумя параллельными обходами одинаковаго качества.	Деревня Берестовецъ для расквартированія мало удобна. Постройки не закончены. Крытыхъ дворовъ нѣтъ. Новоселы. Бивачныхъ мѣстъ нѣтъ. Вода изъ ручья и немногихъ колодцевъ. Дрова въ изобиліи, хлѣба и овса нѣтъ. Сѣна и покосовъ достаточно.

1	2	3	4
—	Ручей. Восточный притокъ р. Лучихезы въ С.		Подъемъ на перевалъ пологій, но спускъ въ долину слѣдующаго ручья нѣсколько круче, но не превышаетъ 15°. Лѣвое отвѣтвленіе дороги идетъ частью лугомъ частью перелѣсками, правое—восточное, болѣе лѣсомъ. Долина ручья Восточнаго болѣе открытая луговая. Такимъ образомъ, отъ Анучино до долины р. Лючи-хеза дорога полевая проселочная, годная для небольшихъ отрядовъ изъ трехъ родовъ войскъ съ легкою артиллеріей и двуколочными обозами, но только въ сухое время года. Скорость движенія нормальная. За рѣкой Лучи-хеза дорога колесная прекращается. Есть только тропа, допускающая движеніе всадника въ колоннѣ по одному и вьюки на лошадяхъ. Послѣ перехода рѣки, тропа круто поворачиваетъ вправо по густому заросшему лѣсу на протяженіи 30 саж., затѣмъ идетъ по долинѣ лугомъ до подхода къ сѣверному ручью. Грунтъ—мокрый лугъ. Движеніе широкимъ фронтомъ.
17	Р. Лючихеза.		
$17^{2/4}$	Ручей, сѣверный притокъ, впадающій противъ р. Берестовецкаго.		

5	6	7
Ручей два аршина шириной, 1/4 арш. глубиной. Переправа въ бродъ, спуски пологіе, на днѣ илъ глубиною по колѣно лошади. Переходъ легкихъ повозокъ не затруднителенъ. Для тяжелыхъ требуется настилка изъ плетня или фашинъ или устройство моста. Матеріалъ подъ рукой.		
Долина рѣки около 1 версты шириной, представляетъ изъ себя лугъ, мѣстами мокрый, въ сухое время года повсюду проходимый. Русло рѣки извивается въ промоинѣ въ 1 саж. ширины и 1—1 1/2 арш. глубины. По берегамъ рѣки на ширину 10—15 саж., въ полосѣ, включающей ея изгибы, растетъ густой нерасчищенный лѣсъ, участками переходящій въ кустарникъ, мѣстами совсѣмъ прерывающійся. У мѣста переправы рѣка отходитъ къ лѣвому краю долины. Лѣвый берегъ лѣсистый, на правомъ кустарникъ. Бродъ неглубокій, въ сухое время воды 2 вершка, но дно вязкое, съ наноснымъ иломъ. Спуски могутъ служить только для одиночныхъ людей или всадниковъ. Переправа повозокъ безъ разработки спусковъ невозможна. На лѣсистомъ берегу нѣтъ площадки для въѣзда повозки съ лошадью. Въ ближайшихъ сосѣднихъ участкахъ рѣка совсѣмъ не представляетъ удобствъ для переправы. Въ общемъ рѣка Лучи-хеза является препятствіемъ для дальнѣйшаго колеснаго движенія къ сѣверу. Такое движеніе въ сухое время года возможно лишь съ устройствомъ моста черезъ р. Лучи-хезу длиною до 2-хъ саженъ. Для движенія въ сырое время года необходимо устроить гать до моста черезъ долину съ обѣихъ сторонъ. Матеріалъ найдется на мѣстѣ.		

1	2		3	4
17 3/4	Ручей, сѣверный притокъ, впадающій противъ р. Берестовецкаго.			Пройдя ручей, тропинка идетъ по заросли, сперва къ С., затѣмъ къ подошвѣ хребта съ вершиною 113. Затѣмъ подымается на самый хребетъ.
18	Отвѣтвленіе тропы влѣво на пасѣку.			Подъемъ пологій и короткій. Если расчистить тропу отъ зарослей, то для движенія повозокъ припряжекъ (или тормоза для спуска) не понадобилось-бы. На всемъ протяженіи до р. Цваньугузы тропа идетъ рѣдкимъ лѣсомъ, но очень часто по густымъ зарослямъ орѣшника въ ростъ лошади вышиною. Крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ. Но движеніе замедляется зарослями до скорости въ 3 версты въ 1 часъ даже для одиночныхъ всадниковъ.
25 1/2	Долина р. Цваньугузы.			
26 1/2	Пасѣка (крестьянина дер. Петропавловской).	1	Бревенчатый.	Отъ пасѣки до поселка Новотроицкаго тропа идетъ по заросли молодого орѣшника среди рѣдкаго лѣса. Грунтъ твердый въ сухое время года, но вязкій въ сырую погоду. Тропа настолько заросла, что проѣзжая поперекъ ея, ее трудно различить. Движеніе весьма затруднительно. Скорость—2 версты въ 1 часъ для одиночныхъ всадниковъ. Подъемъ непосредственно съ пасѣки на хребетъ крутой, но короткій. Для движенія повозокъ необходима разработка на протяженіи 20—80 саженъ. Далѣе до поселка Новотроицкаго крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ. Движеніе возможно только въ колонну по одному.
	Поселокъ Новотроицкій.	8	Деревянная.	Отъ п. Новотроицкаго до перехода черезъ з. Тилянзу тропа идетъ по долинѣ этой рѣки по направленію къ С. З. на протяженіи около 2-хъ верстъ. Грунтъ болотистый движеніе возможно только по тропинкѣ. Перейдя рѣку, тропинка тянется по краю долины ручья, впадаю-
	Р. Тилянза.			

5	6	7
Ручей шириной до 2-хъ аршинъ, глубиною около 1 аршина. При пересѣченіи тропы разливается по лугу, русло едва замѣтно, отмѣчено порослями камыша. Грунтъ торфяный съ твердой коркой, выдерживающій всадниковъ и вьюки. Выше и ниже перехода грунтъ вязкій, лошадь проваливается по брюхо.		
Болотистая долина р. Цвань-угузы. Въ сухую погоду русло пересыхаетъ мѣстами. Проходима только для одиночныхъ всадниковъ.		Бивакъ на роту пѣхоты (на взводъ кавалеріи). Воды въ сухое время мало. Дровъ и травы достаточно.
Долина рѣки Тилянзы шириною до 2-хъ верстъ болотиста, въ сухое время года проходима для одиночныхъ всадниковъ и вьючныхъ лошадей.		Расквартированіе въ деревнѣ не удобно, постройки не законченныя, дворы некрытые. Мѣстность низменная, сырая. Новоселы. Хлѣба и овса нѣтъ, сѣна достаточно.

1	2	3	4
			щаго въ р. Тилянзу съ С. вдоль крутой подошвы хребта 60—122 саж. Поднявшись на хребетъ, тропинка проводитъ рядъ крутыхъ спусковъ и подъемовъ, по которой движеніе даже верхомъ возможно только шагомъ.
41	Ручей.		Тропа завалена буреломомъ, мѣстами представляющимъ какъ бы искусственныя образованныя заимки. Мѣстность все болѣе и болѣе пріобрѣтаетъ характеръ тайги. Обходы еще затруднительнѣе, чѣмъ слѣдованіе по тропѣ. Движеніе возможно только пѣшкомъ. Срубленные и сломанные бурею стволы деревьевъ до 1 аршина въ діаметрѣ заваливаютъ тропу на каждомъ шагу, перекрещиваясь между собою. Можно вынести убѣжденіе, что тропа сдѣлана непроходимой для всадниковъ умышленно.
42	Ручей съ небольшимъ притокомъ, черезъ который перекинутъ мостикъ изъ двухъ досокъ въ 1 саж. длины и $^{3}/_{4}$ арш. ширины.		Скорость движенія (лошади въ поводу) не болѣе 1 версты въ часъ. Перейдя р. Даубихезу въ томъ мѣстѣ приблизительно, какъ показано на картѣ (Л. XVII 2 в. въ 1 дюймѣ), тропа не идетъ вдоль берега ручья, а поднимается на западный склонъ хребта 191 по глухой тайгѣ до самаго перевала, не доходя до котораго, тропинка уклоняется къ С. В. вдоль хребта гора Погодинза—гора Св. Иліи.
45	Балаганъ.		Тропинки, ведущей къ перевалу С. Восточнѣе вершины 327 найдено не было.
	(Ручей у сѣвернаго балагана).		Сдѣланы были попытки пройти по тайгѣ цѣлиною, но удалось пройти только до вершины перевала.
48	Д. Даубихеза.		Скаты не особенно крутые и даютъ возможность устроить подъемъ удобопроходимый.
56	Вершина 327. (Карта 2 в. въ дюймѣ. Листъ XII).		Спускъ изслѣдованъ не былъ.
			Удобнѣе изслѣдовать его какъ подъемъ съ сѣвера со стороны д. Вишневки (карта 2 в. въ 1 дюймѣ Листъ XI).

5	6	7
Во время таянія движеніе прекращается. Переходъ рѣки Тилянзы въ бродъ, глубина воды до 1/2 аршина; дно твердое, спуски пологіе. Незначительный ручей, переходъ въ бродъ не затруднителенъ. Притокъ ручья, переходъ по двумъ доскамъ. Ручей съ обрывистыми берегами, переходъ для пѣшихъ по перекинутому бревну. Русло занесено иломъ. Переходъ для лошадей возможенъ на 30 саженей ниже по теченію отъ тропинки, при устройствѣ настилки изъ хвороста. Ширина русла въ этомъ мѣстѣ до 5 аршинъ. Незначительный ручей, переходъ въ бродъ для лошадей не затруднителенъ. Незначительный ручей, переходъ въ бродъ для людей и лошадей не затруднителенъ. Хребетъ Г. Погодища—г. Св. Иліи пересѣкаетъ тропу у вершины 327. По характеру южныхъ скатовъ преградой или препятствіемъ для устройства (прокладки) дороги не является. Но покрытый непроходимой тайгой, въ силу этого самаго является преградой для движенія всякаго отряда не приступающаго къ предварительной разработкѣ пути.		

Маршрутъ

Отъ г. Никольскъ-Уссурійскаго до дер. Лефинки на почтовомъ

Путь этотъ можетъ быть использованъ противникомъ какъ параллельный (по тракту до Лефинки 45 верстъ). Въ настоящее время (сухая осень) работъ съ цѣлью устранить, главнымъ образомъ, послѣдствія минувшаго р. Раковку (ширина 4 сажени). Артиллерія и обозы могутъ переправляться моста черезъ р. Осиновку—восточную (ширина $2^1/_2$ саж.). 3) Укрѣпленіе ковкѣ въ 16 в. отъ г. Никольска. Имѣются новые мостики, но на очень устои подъ имѣющееся полотно. 4) Застилка топкихъ мѣстъ, образовавшихся очень часто. Кое-гдѣ были мостки, но снесены, но возстановленія ихъ не точно загатить эти мѣста фашинами или хворостомъ, окопать боковыми подъ рукой. Зимой: малоснѣжно; болота и топкія мѣста замерзаютъ. Дорогу разливаются; долины рѣкъ, особенно Осиновокъ, наполняются водой; двиновку. Весной и послѣ случайныхъ дождей—дорога въ такихъ мѣстахъ произведенія работъ, указанныхъ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Отъ Никольскъ Уссурійскаго.			1) Ширина обыкновенной проселочной одноколейной дороги.
17	д. Раковка.			2) Дорога идетъ увалами и перевалами. Чѣмъ выше тѣмъ грунтъ крѣпче, мѣстами каменистъ.
	Старое поселеніе. Сѣномъ богато. Овса можно достать съ трудомъ: вслѣдствіе разлива р. Раковки сгнилъ на корню. Хлѣба много. Живутъ богато.	142 двор. 12 кол.	Хорошія избы, крытыя тесомъ или желѣзомъ. Обиліе надворныхъ построекъ. Дворы огорожены, вездѣ имѣются крытые загоны для скота. Распланиро-	Въ лощинахъ наплывной черноземъ, кое-гдѣ глина, мѣстами болотисто. 3) На 16-й верстѣ отъ Никольска спускъ съ перевала къ д. Раковкѣ, а также въ 27 верстахъ отъ Никольска—спускъ къ переправѣ черезъ рѣку Осиновку восточную—круты и требуютъ торможенія.
30	д. Даниловка.	75 двор.		Отъ переправы черезъ рѣку Осиновку—подъемъ на противуположенный склонъ долины этой рѣки очень крутъ.
	Въ тѣхъ же условіяхъ.	10 кол.		4) Отъ Никольска до Раковки молодой лѣсъ и кусты. Отъ Раковки до

*) Развѣдку производилъ 2 и 3 Октября 1908 года 9 Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка

№ 10*).

трактѣ, черезъ деревни Раковку и Даниловку, длиной 42 версты.

вспомогательный, выходящій на трактъ съ сокращеніемъ пути на 3 версты дорога проходима для всѣхъ родовъ оружія, но только по производствѣ дождливаго періода, а именно: 1) Наведеніе пѣшеходнаго моста черезъ вбродъ: глубина 3/4 арш., теченіе тихое, дно—каменистое. 2) Наведеніе имѣющихся мостовъ черезъ три оврага при спускѣ съ перевала къ д. Ратонконогихъ козлахъ—артиллеріи не выдержатъ. Требуется подвести новые во всѣхъ лощинахъ, пересѣкающихъ дорогу отъ Никольска до Даниловки требуется по незначительности (теперь) имѣющихся тамъ ручьевъ. Достаканавами и сдѣлать трубы изъ жердей. Для всѣхъ этихъ работъ—матеріалъ хвалятъ. Въ періодъ дождей—(конецъ лѣта начало осени) рѣчка и ручьи женіе прекращается на нѣсколько дней; жители ѣздятъ дорогой на д. Осистановится еще тяжелѣй, чѣмъ теперь; движеніе возможно, при условіи выше, въ большихъ размѣрахъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1. а) Р. Раковка — течетъ черезъ с. Раковку. Ширина 4 саж. Глубина 3/4 арш. Мостъ снесенъ; переправа — бродъ. Дно—каменистое. б) Р. Осиновка—восточная—лѣвый притокъ р. Лефу,—въ 27 вер. отъ Никольска. Шир. 2 1/2 саж., глубина 1 1/2 арш. Бродъ. Дно топкое. Пѣшіе по бревну. Мостъ снесенъ. в) Р. Горбатая — лѣвый притокъ р. Лефу—при выходѣ на трактъ—40 вер. отъ Никольска. Ширина 3 саж. Мостъ исправенъ. 2. Во всѣхъ лощинахъ пересѣкающихъ дорогу топкія болотистыя мѣста на протяженіи около 50 шаг. каждое. Проходимы съ трудомъ.	Дорога отъ Раковки на почтовый трактъ, выводящая къ р. Осиновкѣ—начинается первымъ сверткомъ влѣво по выѣздѣ изъ Раковки. Идетъ лѣвымъ сухимъ и высокимъ берегомъ р. Осиновки западной и менѣе	Дороги отходящія: 1) На д. Боголюбово—свертокъ вправо въ 23 верстахъ отъ Никольска. 2) На д. Петруши—свертокъ вправо по выѣздѣ изъ д. Даниловки.

Штабсъ-Капитанъ Хартулари.

1	2		3	4
42	д. Лефинка. На почтовомъ трактѣ. Въ такихъ же условіяхъ. Живутъ бѣднѣй.	37 двор. 4 кол.	ваны широко. Постройки въ Лефинкѣ хуже прочихъ.	Лефинки — кусты, прерываемые безлѣсными промежутками. 5) Движеніе посторонамъ дороги невозможно: отъ Никольска до Раковки въ долинѣ праваго притока Супутинки слѣва горы, справа болотистая долина этой рѣки. По выходѣ изъ этой долины въ горахъ — мѣшаетъ молодой лѣсъ. Отъ Раковки до Лефинки—въ лощинахъ—болотистыя топкія мѣста, на увалахъ кусты.

5	6	7
Путь черезъ болотистую долину р. Раковки выбранъ удачно и болота долины на него не вліяютъ. 3. Три узкихъ глубокихъ оврага при спускѣ съ перевала подъ с. Раковкой, имѣющіеся мостки—слишкомъ ненадежны, легки и козлы тонконоги.	подверженъ вліянію воды. Въ этомъ его преимущество. Но зато въ общемъ выѣздѣ на трактъ удаляется сравнительно съ пройденнымъ путемъ на 6 в. На р. Осиновкѣ зап. противъ д. Даниловки моста нѣтъ и не было. Бродъ существуетъ только при низкой водѣ.	

Маршрутъ

Отъ дер. Лефинки до урочища Анучина по

Представляя изъ себя вполнѣ надежный путь сообщенія, пригодный для трактъ однако подверженъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ наводненіямъ въ періодъ прекращается,—напр. въ этомъ году на 3 дня. Наиболѣе опасны въ этомъ д. Лубянкой. 2) Поперечная долина р. Лубянки шириной въ 1 версту Заливается мѣстами. 4) Долина р. Тудагоу подъ Анучинымъ, по дну кото-статокъ можно только поднятіемъ полотна дороги и устрой

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Отъ Никольскъ Уссурійскаго, отъ Лефинки.		Хорошія избы, крытыя тесомъ и желѣзомъ. Огороженные дворы, крытые загоны для скота. Распланированы широко. Въ д. Казакевичи часть построекъ корейскаго типа.	1) Ширина 10 шаговъ, мѣстами суживается до 5 шаг. 2) Твердый. Въ горахъ чѣмъ выше, тѣмъ каменистѣй. Горы начинаются въ 14 в. отъ Лефинки за с. Шаряевымъ и прерываются только долиной р. Тудагоу, гдѣ дорога идетъ по чернозему. 3) Нѣтъ. 4) Отъ Лефинки до Шаряева кустарникъ, за Шаряевымъ на горахъ начинается тайга и непрерывно, вплотную къ дорогѣ тянется 30 верстъ до д. Звѣздочки. Какъ и горы, прерывается только долиной Тудагоу. Къ Анучину—опять тайга. 5) Движеніе по сторонамъ дороги невозможно: тайга, а гдѣ ея нѣтъ—кусты, по обѣ стороны дороги, за незначительными исключеніями.
42	д. Казакевичи. Поселеніе старое. Часть населенія корейцы. Рѣкой Лефу отдѣлена отъ д. Лефинки	47 двор. 4 кол.		
50-8	с. Ивановка-почт. станція. Поселеніе старое. Живутъ богато. Хлѣба много. Въ этомъ году ощущается недостатокъ сѣна и овсавслѣдствіе дождей и наводненій. Вода и дрова въ изобиліи.	215 двор 7 кол.		
56-14	с. Шаряевка. Въ тѣхъ-же условіяхъ.	130 двор. 12 кол.		

*) Развѣдку производилъ 9-го Восточно-Сиб. стр. полка Штабсъ-Капитанъ Хартулари.

№ 11*).

почтовому тракту, длиной 57 верстъ.

движенія войскъ во всѣ времена года и во всякую погоду, почтовый лѣтнихъ и осеннихъ дождей. Въ такихъ случаяхъ сообщеніе совершенно отношеніи слѣд. мѣста: 1) 5 поперечныхъ лощинъ между с. Ивановкой и 3) Долина р. Сандугана, вдоль и краемъ которой дорога идетъ 13 верстъ. рой трактъ идетъ 5 верстъ. Заливается мѣстами. Устранить этотъ недостовомъ мостовъ или трубъ въ указанныхъ выше лощинахъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1. а) Р. Лефу—между деревнями Лефинкой и Казакевичами. Ширина 10 саж., глубина 1 саж. Переправа—паромъ на двухъ новыхъ баркасахъ, платформа 10 арш. въ квадратѣ, стальной тросъ, подъемная сила 120 пудовъ. Мостъ снесенъ. б) Р. Лубянка—18 в. отъ д. Лефинки, подъ деревней Лубянкой. Течетъ четырьмя небольшими протоками. Мосты исправны. в) Р. Сандуганъ 24 в. отъ Лефинки подъ дер. Лебедевой. Ширина 4 саж. Глубина $1^{1/2}$ арш. Мостъ исправенъ. г) Р. Сандуганъ—37 верстъ отъ дер. Лефинки подъ постоялымъ дворомъ. Ширина 3 саж. Глубина $^{3/4}$ арш. Мостъ исправенъ. 2) Нѣтъ. 3) Нѣтъ.	Нѣтъ.	Дороги отходящія: 1) На дер. Тарасовку—свертокъ влѣво отъ 1-го моста черезъ р. Сандуганъ. 2) На дер. Каольянъ и Гродекову—изъ ур. Анучина по долинѣ р. Эрльдагоу. 3) На дер. Варваровку—изъ Анучина по долинѣ р. Тудагоу черезъ дер. Ново-Варваровку.

1	2		3	4
60 18	д. Лубянка. Новоселы 1907 г. Посѣвовъ и запасовъ нѣтъ. Готовятъ землю. Ощущается недостатокъ въ хлѣбѣ и овсѣ. Плохое горное сѣно. Дровъ много. Вода изъ р. Лубянки.	д. 45 кол. нѣтъ.	Строятся. Избы не кончены. Дворы не вездѣ огорожены. Надворныхъ построекъ нѣтъ. Распланированы очень просторно, д. Орловка растянута на три версты.	
67-25	д. Мѣщановка (Лебедевка). Новоселы 1907 года. Въ тѣхъ же условіяхъ. Вода изъ рѣки Сандугана.	д. 18 кол. нѣтъ.		
76-34	д. Орловка—почт. станція Новоселы 1907 года. Нищенствуютъ. Вода изъ р. Сандугана.	д. 15 кол. нѣтъ.		
87-45	д. Звѣздочка. Новоселы 1908 г. Вода изъ лѣв. притока Тудагоу.	д. 12 кол. нѣтъ.		
94-52	д. Новая Варваровка. Старое поселеніе. Фуражъ есть. Вода и дрова въ избыткѣ.	д. 10 кол. 2	Типа прочихъ старыхъ поселеній.	
99-57	Уроч. Анучино, почт. ст. Вода, дрова и хлѣбъ—въ достаточн. количествѣ. Ощущается недостатокъ сѣна и овса.	д. 45 кол. 11	Городокъ.	
	Примѣчаніе: почтовой станціи Тарасовской и казармъ 5-й сотни, обозначенныхъ на картѣ—не существуетъ: станція упразднена и перенесена въ д. Орловку. Казармы снесены совсѣмъ.			

5	6	7

Маршрутъ

Отъ урочища Анучина до парома подъ д. Ново-Сысоевкой (Владимировкой) по долинѣ

Этотъ путь имѣетъ очень важное значеніе, служа связующимъ звеномъ единственный колесный путь, связывающій два побережья: бухту св. Ольги—Никольскъ—Анучино, путь этотъ около (не доходя) 4-го Сысоевскаго парома ныхъ: 1) Влѣво на Яковлевку—выводитъ, свертывая еще влѣво,—на Спас этомъ на полпути онъ примыкаетъ къ вѣткѣ желѣзной дороги, проведен Кондратьевку, Угодинзу и просѣкой отъ д. Угодинзы—выводитъ къ с. Бѣль отходящій отъ указаннаго развѣтвленія вправо,—черезъ 4-й паромъ на черезъ тайгу и водораздѣлъ рѣкъ Даубихэ и Улахэ—выводитъ въ долину пунктовъ имѣются дороги—тропы къ бухтѣ св. Ольги. Дорога вьется по дясь въ средѣ ея вліянія. Въ настоящее время (сухая осень) путь безу фронтомъ, за исключеніемъ переправъ, особенно паромовъ, гдѣ неизбѣжно щія исправленія: 1) Наведеніе новыхъ мостовъ черезъ рѣки: Сандагоу (шир. тока (ш. по $1^1/_2$ саж.). Имѣющіеся слишкомъ легки и кромѣ того матеріалъ въ 7 верстахъ отъ д. Петропавловки, между нею и д. Сысоевкой. Матеріалъ бихэ. Доставка черезъ броды. Въ такомъ видѣ дорога находится съ поздней осени). Зимой дорога хороша. Зима малоснѣжна, заносовъ нѣтъ, но жители что сообщеніе только на вьюкахъ, но не прерывается. Даубихэ изъ береговъ Даубихэ выходитъ изъ береговъ, затопляя свою долину. Сообщеніе совер чихъ средствъ у жителей нѣтъ. Случайные дожди—растворяютъ черноземъ рости движенія, но серьезнаго препятствія не составитъ. Даубихэ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.		Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.		
	Отъ Никольскъ-Уссурійскаго, отъ Анучина.		Дворы огорожены, распланированы широко. Дома въ Петропавловкѣ хорошей постройки, крытые тесомъ; въ	1) Дорога, пролегая широкой долиной р. Даубихэ, ничѣмъ не стѣснена. Идетъ степью. Наѣзжано полотно шириной 10—20 шаговъ.
	д. Гордѣевка. Остается въ $1^1/_2$ верстахъ вправо отъ пути слѣдованія. Свертокъ			2) Укатанный черноземъ, лежащій на глинѣ. 3) Нѣтъ. Дно долины совершенно ровное съ незначительнымъ уклономъ къ сѣверу по теченію рѣки.

*) Развѣдку производилъ 8 и 9 октября 1908 года 9-го Вост. Сиб. стр. полка Штабсъ-Капитанъ

№ 12 *).

черезъ д.д. Петропавловку и Сысоевку, длиной 39 верстъ (проселочная дорога р. Даубихэ).

между всѣми дорогами Верхне-Уссурійскаго раіона и представляя изъ себя и полуостровъ Муравьевъ-Амурскій. Служа продолженіемъ почтоваго тракта черезъ Даубихэ, оканчивается развѣтвленіемъ на два пути, одинаково важское (куда считается отъ парома 80 в.) и слѣд. на желѣзную дорогу. При ной отъ Спасской въ кедровники. Этотъ же путь—черезъ д. Яковлевку, цову, лежащему при сліяніи Даубихэ и Улахэ въ долинѣ Уссури. 2) Путь, Даубихэ, д.д. Ново-Сысоевку (Владимировка), Варфоломѣевку, Достоевку, р. Улахэ, между устьемъ р. Фудина и д. Сандугоу. Отъ обоихъ этихъ плоскому дну долины р. Даубихэ, сопровождая эту рѣку и все время находословно проходимъ для отряда любыхъ силъ. Движеніе возможно любымъ скопленіе. Для приведенія пути во вполнѣ исправный видъ, нужны слѣдую- 2 саж.), 1-й правый притокъ Даубихэ (ширина $2^1/_2$ саж.) и 2 лѣвыхъ присгнилъ. 2) Загатить два топкихъ мѣста (послѣдствія дождливаго періода)— для этихъ работъ имѣется на противуположенномъ (правомъ) берегу р. Дауесны до зимы, за исключеніемъ періода дождей—(конецъ лѣта и начало жалуются на сильныя гололедицы. Весной—сильная грязь, доходитъ до того, не выходитъ. Въ періодъ дождей и вообще послѣ сильныхъ дождей въ горахъ— шенно прекращается—въ этомъ году на 10 дней—тѣмъ болѣе, что плавудороги иногда до степени жидкой грязи, что можетъ отозваться на скоизъ береговъ не выходитъ. Движеніе тяжело, но возможно колесами.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1. а) 1-й лѣвый притокъ Даубихэ подъ пасѣкой Калугина въ 4 в. отъ Анучина. Ширина $1^1/_2$ саж., глубина— 1 арш. Мостъ неисправенъ. б) 2-й лѣвый притокъ Даубихе въ $5^1/_2$ в. отъ Анучина. Ширина $1^1/_2$ саж., глубина $1^1/_2$ арш. Мостъ неисправенъ.	По правому берегу р. Даубихэ между д. Петропавловкой и ур. Анучинымъ существуютъ еще двѣ дороги: 1) отъ	Дороги отходящія. На д. Берестовку — первый отходящій путь, за пасѣкой Калугина. Въ 5 в. отъ Анучина. Влѣво, передъ мостомъ черезъ 2-й лѣвый притокъ Даубихе. На д. Семеновку—свертокъ вправо въ 25 вер. отъ Анучина, мимо 2-й отъ Петропавловки корей-

1	2		3	4
	отъ 1-го парома черезъ р. Даубихэ. д. Ново-Гордѣевка. Остается въ 2 вер. вправо Свертокъ—отъ моста черезъ р. Сандогу.		Сысоевкѣ—часть избъ крыта желѣзомъ и тесомъ, большин. сол. Въ обѣихъ д. имѣются крытые загоны для скота.	4) Отъ Анучина до Петропавловки—отдѣльныя деревья, изрѣдка собранныя въ рѣдкія рощи. Отъ Петропавловки до конца участка—безлѣсно. 5) На всемъ протяженіи полная возможность движенія по сторонамъ дороги, за исключеніемъ переправъ.
119—20	д. Петропавловка. Сущ. съ 1889 г. Населеніе старообрядцы. Живутъ богато. Хлѣбъ, сѣно, овесъ въ избыткѣ. Вода и дрова въ изобиліи.	двор. 53 кол. 40		
131—39	д. Сысоевка. Сущ. съ 1889 г. Обезпечены овсомъ, сѣномъ и хлѣбомъ менѣе д. Петропавловки, но нужды не терпятъ. Вода и дрова въ изобиліи.	двор. 17 кол. 4		

5	6	7
в) Р. Даубихэ—6 вер. отъ Анучина. 1-й паромъ подъ д. Гордѣевкой. г) 1-й правый притокъ Даубихэ въ $7^{1/2}$ в. отъ Анучина. Ширина $2^{1/2}$ саж. Глубина $^{3/4}$ арш. Переправа бродъ. Мостъ снесенъ. д) 2-й правый притокъ Даубихэ въ $9^{1/2}$ в. отъ Анучина. Мостъ исправенъ. е) Р. Сандогу 11 в. отъ Анучина (правый притокъ р. Даубихэ). Ширина 2 саж., глубина 1 арш. Мостъ неисправенъ. ж) Р. Даубихэ—15 в. отъ Анучина. 2-й паромъ. з) Р. Лючихеза, лѣвый притокъ Даубихэ—20 вер. отъ Анучина подъ д. Петропавловкой. Ширина 3 саж. Мостъ хорошъ. 2. Въ сторонѣ отъ дороги мѣстами попадаются болота, стоячіе рукава Даубихэ и озера, но въ наст. время они не оказываютъ вліянія на состояніе дороги. 3. Нѣтъ.	брода у Петропавловки на Шкляево, Новую Гордѣевку къ 1-му парому, гдѣ выходитъ на обслѣдованный путь. 2) Отъ 2 парома — на Шкляево, Гордѣевку, къ броду подъ уроч. Анучинымъ. Подъ Гордѣевкой эти дороги пересѣкаются. Жители пользуются ими, чтобы избѣжать паромовъ, которыхъ они не любятъ, но состояніе этихъ дорогъ хуже пройденнаго пути: приходится двигаться увалами и пересѣкать болотистыя верховья правыхъ притоковъ Даубихэ. 3) По лѣвому берегу Даубихэ также есть дорога подъ гор. отъ Анучина до Петровки черезъ д. Берестовецъ.	ской фанзы, ведетъ къ 3-му парому на р. Даубихэ и далѣе на правый берегъ къ Семеновкѣ. 1) На д. Гордѣевку—отходятъ въ 6 в. отъ Анучина. Свертокъ вправо сейчасъ же за 1-мъ паромомъ. 2) На д. Шкляево. Вправо. Тамъ-же. 3) На д. Ново-Гордѣевку отходитъ въ 11 в. отъ Анучина. Вправо—за лѣсомъ черезъ р. Сандогу. 4) На д. Шкляево—отходящія въ 15 в. отъ Анучина. Вправо отъ корейской фанзы не доходя 2-го парома. 5) На д. Чернышевку—отходитъ въ 21 в. отъ Анучина. Влѣво при выѣздѣ изъ д. Петропавловки. 6) На д. Яковлевку отходятъ въ 39 в. отъ Анучина. Влѣво, не доходя 4-го парома подъ д. Ново-Сысоевкой № 3. Эта дорога служитъ продолженіемъ пройденнаго пути по долинѣ Даубихэ, выводя кружнымъ путемъ черезъ д. Кондратьевскую, Угодинзу и Клинъ въ долин. Уссури къ с. Бѣльцову, а также къ с. Спасскому сверткомъ влѣво между д. Яковлевой и Кондратьевой.

Маршрутъ № 13 *).

Отъ парома подъ деревней Ново-Сысоевкой (Владимировкой) черезъ д. д. Ново-Сысоевку, Варфоломеевку и Достоевку до дер. Ново-Михайловки, длиной 56 верстъ.

(Дорога, соединяющая долины р.р. Даубихэ и Улахэ черезъ водораздѣлъ и тайгу, проведена искусственно **) и окопана канавами).

Дорога эта представляетъ изъ себя единственный колесный путь, связывающій долины р.р. Улахэ и Даубихэ. Это единственный, если не кратчайшій (95 вер.—тропами можно пройти значительно ближе)—то удобнѣйшій путь отъ Анучина въ дол. Улахэ. Это звено единственнаго кратчайшаго пути отъ Спасскаго до дол. Улахэ—около 90 верстъ, такъ какъ путь отъ Сысоевскаго парома на Яковлевку и Спасское (см. описаніе пути № 3) можетъ имѣть значеніе и выгоду только для жителей долины Даубихэ. Поэтому къ этому пути и его значенію вполнѣ примѣнимо то, что сказано о значеніи участка пути отъ Анучина по Даубихэ до Сысоевскаго парома (см. тамъ же).

Дорога эта проведена искусственно просѣкой по возможности напрямикъ, черезъ тайгу и горы, служащія водораздѣломъ между долинами Улахэ и Даубихэ. Хотя этимъ достигнуто наивозможное сокращеніе пути, но это является причиной теперешняго печальнаго состоянія дороги. Во первыхъ въ отношеніи профиля пути: участокъ дороги отъ Достоевки до моста черезъ р. Яндзянгоу (пересѣченіе со Спасской новой дорогой) на протяженіи 14 верстъ представляетъ изъ себя непрерывную цѣпь подъемовъ и спусковъ, рѣдко крутыхъ, но тяжелыхъ по длинѣ. Отъ моста дорога идетъ правымъ берегомъ узкой горной долины р. Яндзянгоу и нечувствительно поднимается къ двумъ переваламъ на 43 и 47 верстахъ отъ парома. По профили—это лучшій участокъ пути. На 51 верстѣ—послѣдній перевалъ настолько тяжелый (особенно изъ долины Улахэ)—что теперь онъ обходится новой дорогой. Во вторыхъ въ отношеніи грунтовыхъ водъ: пересѣкая долинки и лощины напрямикъ, дорога изобилуетъ мочежинами, никогда не высыхающими; кромѣ того на 38, 39 и 51 верстѣ отъ застоя горныхъ водъ образовались такія трясины, что жители вынуждены искать объѣздныхъ путей, весьма тяжелыхъ и рискованныхъ по скаламъ и бурелому.—Если бы дорога въ ущербъ короткости пошла болѣе легкими по профили и болѣе сухими мѣстами—проходимость ея была бы усилена и она была бы прочнѣй. Къ тому же вліяніе тайги: значительное количество бурелома, который не убирается, а пропили-

*) Развѣдку производилъ 9-го Вост.-Сиб. полка Штабсъ-Капитанъ Хартулари.

**) Отъ дер. Достоевки до долины Улахэ просѣкой на протяженіи 40 верстъ.

вается лишь для прохода крестьянской телѣги ($2^1/_4$—$2^1/_2$ аршина); корневища въ черноземныхъ нагнойныхъ полосахъ, гдѣ земля въ грязь легко выбивается—способствуютъ образованію очень глубокихъ и твердыхъ выбоинъ—главное препятствіе дороги. Всѣ эти обстоятельства въ совокупности вынуждаютъ проѣзжихъ къ весьма неправильной и неровной ѣздѣ, что еще болѣе портитъ дорогу. Дорога существуетъ всего года два, проведеніе ея стоило большихъ трудовъ, но содержаніе ея въ порядкѣ требуетъ постояннаго напряженія и вниманія. Въ настоящемъ своемъ запущенномъ видѣ дорога находится около года и пріучила жителей ходить вьюками.

Въ настоящее время путь проходимъ только вьюками. Чтобы привести его въ видъ годный для колеснаго движенія надо:

1) Срыть и заровнять всѣ выбоины и глубокія, застарѣлыя колеи. Первыхъ больше на черноземныхъ полосахъ,—вторыхъ на глинистыхъ. Работа на протяженіи всего пути за исключеніемъ хрящеватыхъ и каменистыхъ участковъ, меньшихъ по числу.

2) Загатить фашинами или жердями дно пересѣкаемыхъ лощинъ. Въ болѣе топкихъ мѣстахъ устроить бревенчатыя мостовыя. Въ томъ числѣ на болотистыхъ полосахъ до и послѣ Варфоломеевки.

3) Въ поименно указанныхъ трясинахъ, теперь непроходимыхъ, прокопать стоки, устроить трубы, а подъѣзды къ нимъ замостить бревенчатой мостовой.

4) Возобновить осыпавшіяся боковыя канавы и прорыть тамъ, гдѣ ихъ не было.

5) Устроить въѣзды на многочисленные мостки и спуски съ нихъ—совершенно сбиты ѣздой. Мосты стоятъ горбомъ.

6) Сжечь или пропилить буреломъ до степени свободнаго проѣзда.

7) Замѣнить нѣсколько деревянныхъ трубъ сбитыхъ и перекошенныхъ и перемѣнить настилку мелкихъ мостковъ, гдѣ это надо.

Большіе мосты хороши.

Зимой—вслѣдствіе замерзанія трясинъ и мочежинъ, потребность въ земляныхъ работахъ отпадаетъ. По выполненіи деревянныхъ работъ—дорога будетъ сносная.

Весной и въ періодъ дождей—состояніе дороги ухудшается. Вліяніе водъ сказывается сильнѣй, борьба съ ними труднѣй и дорогу надо считать исключительно вьючной. Кромѣ хрящеватыхъ и каменистыхъ участковъ—сплошная грязь и топь.

Случайные дожди. (В. Дорога обслѣдована подъ дождемъ). Черноземъ даетъ болѣе глубокую, а глина меньшую, но болѣе топкую грязь. Выбоины закисаютъ. Движеніе даже вьюкамъ очень тяжело. Глинистые спуски скользки.

Примѣчаніе. Дорога эта проведена по тропѣ, изысканной старовѣрами дер. Каменки (на Улахэ) съ помощью китайцевъ и проложенной въ 1898—1899 г.г.

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Отъ Никольскъ-Уссурійскаго.		Имѣютъ видъ вполнѣ старопоселенныхъ деревень.	1) Почти на всемъ протяженіи 8 шаговъ. Въ рѣдкихъ мѣстахъ въ тайгѣ съуживается до 5 шаг.
140-2	д. Ново - Сысоевка (Владиміровка). Сущ. съ 1901 г. Живутъ зажиточно. Въ этомъ году чувствуется недостатокъ овса и сѣна, вслѣдствіе наводненія. Вода и дрова въ избыткѣ. Въ 2-хъ верстахъ за паромомъ.	д. 125 кол. 20	Избы крыты въ перемежку соломой, тесомъ и желѣзомъ. Крытые загоны для скота, огороженные дворы. Постройки солидныя. Распланированы широко.	2) Отъ парома до д. Достоевки на увалахъ глинистый, въ лощинахъ болотистый. Отъ дер. Достоевки по тайгѣ до долины р. Улахэ поперемѣнно глина, черноземъ съ лѣснымъ перегноемъ, болотистый, мѣстами каменистъ. Отъ перевала на 44-й верстѣ (отъ парома)—хрящеватый и каменистый, мѣстами болотистый. Дол. Улахэ болотистый.
148—10	д. Варфоломеевка. Сущ. съ 1902 г. Хлѣба мало. Фуража острый недостатокъ. Вода и дрова въ избыткѣ.	д. 48 кол. 9		3) Отъ Достоевки до постоялаго двора на 28-й верстѣ дорога идетъ непрерывными спусками и подъемами, пересѣкая напрямикъ предгорья водораздѣла. Требуется тормозъ на спускахъ: на 20-й, 23-й, 24-й и 27-й верстахъ. Особенно труденъ спускъ на 54-й вер. при выходѣ съ горъ и изъ тайги—три версты длиной — тормозъ необходимъ. Спуски не такъ круты, но длинны и прямолинейны. Подъемы пологи и длинны.
152—14	д. Достоевка. Сущ. съ 1907 г. Хлѣба сѣютъ еще мало, овса совсѣмъ нѣтъ; сѣномъ запаслись. Вода и дрова въ изобиліи.	д. 43 кол. 3	Строятся. Пока огораживаютъ дворы и достраиваютъ избы. Растянуты по дорогамъ на нѣсколько верстъ. Ново-Михайловка строится вяло.	4) Отъ дер. Ново-Сысоевки кусты и лѣсъ постепенно сгущаются и съ 20-й версты начинается тайга, вплотную сжимающая дорогу, почти на всемъ остальномъ пути просѣка. Тайга кончается у дол. Улахэ не доходя 2 в. до д. Ново-Михайловки.
194—56	д. Ново - Михайловка. Сущ. съ 1907 г. Посѣвовъ нѣтъ. Сѣна достаточно. Вода и дрова на р. Улахэ.	д. 36 кол. нѣтъ.		5) Движеніе по сторонамъ немыслимо. Первыя 20 верстъ кусты и молодой лѣсъ, далѣе тайга.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1. а) Р. Даубихэ — 2 в. не доходя д. Ново-Сысоевки. Ширина 18 саж. Глубина 3 арш. Паромъ на двухъ старыхъ баркасахъ, платформа 9 арш. квадратн. Ручная тяга по стальному тросу. Подъемная сила 100 п. Мосты снесенъ. б) Р. Таченъ-бы прав. прит. Даубихэ—течетъ черезъ д. Ново-Сысоевку двумя протоками шириной въ 2 и 1 саж. Мосты исправлены. в) Р. Конихеза—прав. прит. Даубихэ подъ дер. Варфоломеевкой. Ширина 4 саж. Глубина 3 арш. Мостъ исправенъ. г) Р. Яньдзянгоу—правый притокъ Даубихэ—въ 28 верстахъ отъ парома подъ Ново Сысоевкой. Ширина 5 саж. Глубина 2 арш. Мостъ исправенъ. Мостъ хорошъ. д) Лѣвый притокъ р. Улахэ на 50-й верстѣ отъ парома. Ширина 2 сажен. Глубина $^1/_2$ арш. е) Р. Улахэ—въ 56 верстахъ отъ парома. Ширина 20 саж., глуб. 4 арш. Паромъ снесенъ. Переправа на баркасѣ изъ подъ парома по стальному тросу. Лошади вплавь. Теченіе быстро. Паромъ задержанъ и скоро будетъ установленъ. 2. а) Болотистая долина р. Конихеза, пересѣкающая путь въ 10 вер. отъ парома. Была сдѣлана гать—утонула въ болотѣ—протяженіемъ $^1/_2$ версты. б) Болотистая падь за Варфоломеевкой въ 13 в. отъ парома. в) Болотныя топи отъ застоя горныхъ водъ въ тайгѣ на 38-й верстѣ, 39-й и 51-й—для артиллеріи и обоза непроходимы. Болота а) и б) проходимы съ трудомъ. Долина Улахэ: почва болотиста, но выдерживаетъ. Топкія болота—въ сторонѣ отъ дороги. 3) Овраговъ нѣтъ. Попадается плохо расчищенный буреломъ.	Нѣтъ.	Дороги отходящія. 1) На с. Спасское—вновь проведенная, но еще не ѣзженная дорога—просѣка, соединяющая долину Улахэ съ желѣзной дорогой, помимо дороги черезъ Яковлевку, паромъ, Н.-Сысоевку, Варфоломеевку и Достоевку (см. описаніе пути № 3). Эта дорога идетъ просѣкой отъ Яковлевки на Холмистую и выходитъ слѣва на таежную (обслѣдованную дорогу) на 28-й верстѣ отъ парома у моста черезъ Яньдзянгоу близъ постоялаго двора. Судя по началу, дорога эта имѣетъ насыпное полотно и окопана рвами. Идетъ внизъ по теченію Яньдзянгоу и, какъ говорятъ, по ней отъ указаннаго развѣтвленія до Спасскаго—около 60 в. Подъ Яковлевкой новый паромъ на Даубихэ. 2) Обходный путь для избѣжанія тяжелаго спуска (отъ Улахэ—подъема) въ 3 в. длиной на послѣднемъ перевалѣ водораздѣла. Дорога эта отходитъ сверткомъ влѣво въ 51 в. отъ Сысоевскаго парома. Работы по проведенію ея оканчиваются, ѣзды пока нѣтъ.

Маршрутъ № 14 *).

Отъ дер. Сандагоу до брода черезъ рѣку Табахеза горной тропой сѣвернѣе высоты 402, длиной 30 верстъ.

Пройденный путь представляетъ изъ себя восточную часть тропы, идущей отъ деревни Петропавловки сѣвернѣй горы Холаза, южнѣе высоты 188, черезъ р. Табахеза въ среднемъ ея теченіи, сѣвернѣе высоты 402—къ деревнѣ Сандагоу.

Это кратчайшій изъ всѣхъ извѣстныхъ и пользуемыхъ мѣстными жителями путей между Анучинымъ и долиной Улахэ—и въ этомъ его единственное положительное достоинство.

Однако, въ настоящее время, въ силу исключительно сложившихся обстоятельствъ жизни, въ южной части долины р. Улахэ, путь этотъ, заброшенъ и жители названной долины имъ не пользуются: во всей д. Сандагоу не нашлось ни одного человѣка, даже изъ охотниковъ, который бы его прошелъ насквозь. Всѣ ѣздятъ и даже ходятъ по вновь проведенной колесной дорогѣ черезъ Ново-Михайловку и Достоевку (см. опис. пути № 4), хотя про существованіе этой тропы, какъ сквозной, всѣ охотники знаютъ. Дѣло въ томъ, что нынѣшніе жители деревень Ново-Михайловки, Чугуева, Соколовки и Сандагоу—новоселы, прибывшіе въ продолженіи 1906—1908 г.г. т. е. по проведеніи вышеуказанной колесной дороги. Для нихъ эта тропа путь второстепенный, причемъ трудности, имъ представляемыя, заставляютъ забывать его близость. Старожилы долины (въ указанномъ раіонѣ) старовѣры, китайцы и гольды—всѣ съ прибытіемъ новоселовъ выселились въ глубь сопокъ по притокамъ р. Улахе: старовѣры добровольно, а китайцы и гольды—выселены насильственно, причемъ цѣлыя китайскія деревни—напр. Сандагоу—были весной этого года сожжены. Тропа, проложенная ими, какъ единственный путь въ долину р. Даубихэ, во время ихъ жительства здѣсь обслуживала ихъ даже предпочтительно передъ новой колесной дорогой до послѣдняго времени. Такъ напримѣръ, выселенные въ этомъ году китайцы, по показанію новоселовъ Сандагоу, ушли изъ долины всѣ именно этой тропой. По ихъ же словамъ послѣдній русскій, воспользовавшійся этой дорогой — былъ столяръ изъ Гордѣевки, пришедшій въ Сандагоу около Пасхи этого года.

При прохожденіи этого пути ярко подтвердилось то, что пришлось вообще слышать о состояніи тропъ. Тропа вьется крайне извилисто, чѣмъ значительно увеличивается длина. Засыпанная сухимъ листомъ и кедровыми иглами, она едва замѣтна и видна только тогда, когда стоишь на ней: два шага въ сторону и ея ужъ не видно, потому что она улавливается взоромъ только по особому

*) Развѣдку производилъ 9 Вост. Сиб. стр. полка Штабсъ-Капитанъ Хартулари.

оттѣнку сухого листа и чуть примѣтной ложбинкой среди сплошного покрова этого листа. Буреломъ грудами поминутно заваливаетъ тропу, а такъ какъ она теперь не утаптывается, то приходится искать обходомъ по чащѣ продолженія тропы, что очень сбиваетъ. Иногда тропа безъ видимой причины пропадаетъ, иногда она, набѣгая на логовища кабановъ, представляющія сильно изрытыя площади,—теряется въ нихъ. Въ такихъ случаяхъ долго приходится искать ее и до нѣкоторой степени оріентировочными пунктами служатъ собольи ловушки, которыя китайцы—охотники ставили близь тропы. Иногда тропа раздваивается и отвѣтвленія идутъ въ тайгу: у китайцевъ въ такихъ мѣстахъ было принято вѣшать куски старой одежды въ видѣ указателя сквозной тропы или дѣлать затесы. Но одежда истлѣла и разносится вѣтромъ, только лоскутки, да и то не вездѣ, остались, а затесы удалось замѣтить только въ одномъ мѣстѣ. Тамъ гдѣ, эти старые сигналы исчезли, приходится идти почти наугадъ, по компасу. Какъ оказалось, на двухверстной картѣ тропа показана вѣрно, за исключеніемъ мелочей.

Неизбѣжныя препятствія—буреломъ, валежникъ, камни, ключи и болота — даютъ возможность проходить тропу верхомъ и съ вьюкомъ, но нѣкоторыя особенности дороги показываютъ, что тропа проложена пѣшими и пользовались ею только пѣшіе, а именно: мѣстами тропа идетъ между стволами кедровника, настолько тѣсно стоящими, что даже порожняя лошадь, не только всадникъ—пройти не можетъ; попадается буреломъ, лежащій наклонно или горизонтально надъ тропой въ высотѣ 1—$1^1/_2$ арш.—а подъ нимъ, какъ подъ воротами, торная тропа; лошади не пройти, а человѣкъ, проходитъ согнувшись. Болѣе всего въ этомъ убѣждаетъ долина р. Табахеза, гдѣ мшистое, кочковатое болото, съ трясинами и топями. Кора его такъ слаба, что отдѣльнаго человѣка идущаго осторожно или скачками по кочкамъ, выдержитъ, намъ же попытка перейти его тропой едва не стоила гибели 2 лошадей—быстро по спину затянутыхъ трясиной. Болото это, пересѣкаемое тропой на протяженіи 2—3 верстъ, простираясь вверхъ и внизъ по Табахеза—заставило меня вернуться въ дол. Улахэ тою-же тропой. Свѣдѣніе, сообщенное мнѣ однимъ старовѣромъ, будто прежде китайцы гоняли скотъ этой тропой—считаю поэтому не достовѣрнымъ или относящимся къ другой болѣе южной окольной тропѣ между тѣми же конечными пунктами (обозначена на десятиверстѣ). *Даже пѣхота не можетъ пройти этого болота*, потому, что первые 10—20 человѣкъ разобьютъ верхній упругій слой и обнажатъ трясину. Слѣдуетъ замѣтить, что тропа мною обслѣдована при выгодныхъ условіяхъ—во время заморозковъ.

Слѣд. *какъ военная дорога—тропа значенія не имѣетъ.* Какъ основа будущаго возможнаго колеснаго пути — она равносильна любому произвольно взятому направленію черезъ хребетъ и тайгу, потому что, не говоря о болотѣ въ дол. р. Табахеза—расчистка бурелома потребуетъ не меньше труда, чѣмъ проведеніе просѣки въ любомъ направленіи. — *Колесное движеніе немыслимо.*

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Отъ Сандагоу.			1) ½ шага. Мѣстами теряется.
21	До весны этого года была одна такъ-называем. „фанза ловушка“— но теперь она сожжена, по мнѣнію жителей дер. Сандагоу, китайцами.			2) Преимущественно каменистый, застланный толстымъ слоемъ опавшихъ листьевъ и иголъ. 3) Какъ проложенная для отдѣльныхъ пѣшеходовъ подъемами не стѣсняется, но по свойству мѣстности крутизна нигдѣ не доходитъ до 45°. 4) Сплошная тайга отъ начала до конца пройденнаго участка. 5) Невозможно.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1. а) р. Сончингоуза—въ 2 вер. отъ д. Сандагоу. Ширина $1^{1}/_{2}$ саж., глубина $^{1}/_{2}$ арш. Бродъ. б) р. Танчингоуза—въ 12 вер. отъ д. Сандагоу. Ширина 2 саж., глубина $^{3}/_{4}$ арш. Бродъ. в) р. Табахеза—въ 30 в. отъ д. Сандагоу. Шир. 6 саж. Глуб. 1 арш. Бродъ. 2) Въ пересѣкаемыхъ горныхъ долинахъ близъ переходимыхъ рѣчекъ и безъ нихъ болотистыя мѣста легко проходимыя. Болотистая долина р. Табахеза, ширина 2-3 версты—проходима только для одиночныхъ пѣшеходовъ, при условіи большой осторожности и хорошаго знанія мѣстности. Вообще же это болото надо считать совершенно непроходимымъ и абсолютнымъ препятствіемъ. Обслѣдованное въ заморозки, когда мелкія болотца крѣпли, мѣстами полузамерзли—оно оставалось зыбучимъ съ проступающей мѣстами водой. Замерзаетъ ли оно зимой въ большіе морозы и насколько тогда проходимо выяснить не удалось.	Нѣтъ.	Дороги отходящія. Нѣтъ, кромѣ неизвѣстно куда отходящихъ звѣроловныхъ тропинокъ.

Маршрутъ № 15 *).

Отъ дер. Сандагоу до д. Саратовки (Ното 1-я) черезъ д.д. Соколовку, Чугуево, Ново-Михайловку, Каменку и Коктаровку, длиной 78 вер.

(Проселочная дорога по долинѣ Улахэ. Часть дороги за переправой черезъ р. Фудинъ проведена искусственно просѣкой и окопана канавами).

Путь этотъ представляетъ изъ себя основаніе тропъ трехъ направленій, выводящихъ къ морю,—основаніе связанное колесной дорогой (путь № 4-й) съ Анучинымъ и Спасскимъ, и, кромѣ, того представляетъ уже заселенный раіонъ, населенные пункты котораго пока еще не зажились, но которыхъ (судя по старымъ деревнямъ) ожидаетъ богатое будущее. Долина Улахэ поэтому допускаетъ скопленіе значительныхъ массъ войскъ съ полной возможностью въ недалекомъ будущемъ ихъ пропитать.

Преимущества ея передъ дорогой, проходящей долиной р. Даубихэ: 1) Населенные пункты всѣ лежатъ на одной дорогѣ, или на ближайшихъ отвѣтвленіяхъ, гдѣ они сгруппированы: Фудинъ-Ното. 2) Деревни чаще и многолюднѣе.

3) Дорога лежитъ почти на всемъ протяженіи — на одномъ (правомъ) берегу р. Улахэ и не зависитъ отъ переправъ.

4) Дорога по долинѣ р. Улахэ почти не подвержена вліянію водъ въ періодъ дождей.

Дорога идетъ правымъ берегомъ р. Улахэ, взбираясь на горы правой стороны долины, тамъ гдѣ рѣка подходитъ подъ эти горы.

Въ настоящее время (первые заморозки по осенней дорогѣ) *путь этотъ можетъ быть пройденъ отрядомъ любого состава съ артиллеріей и обозами*,—но съ затрудненіями на горныхъ и болотистыхъ участкахъ и на переправахъ черезъ нѣкоторыя рѣчки. Чтобы привести его въ состояніе вполнѣ годное для движенія войскъ во всякое время года (исключая дождливаго періода) надо произвести слѣдующія работы: на болѣе глубокихъ бродахъ черезъ притоки Улахэ: одинъ рукавъ р. Тудагоу, одинъ рукавъ самой Улахэ (подъ Ново-Михайловкой) и два рукава Р. Каменки (Санчигоу—подъ д. Каменкой)—слѣдуетъ устроить пѣшеходные мосты для пѣхоты.

1) Въ болотистомъ участкѣ отъ д. Ново-Михайловки до р. Ліушихеза, на протяженіи 6 верстъ, загатить почти непрерывное болото фашинами или хворостомъ, а также прокопать на всемъ этомъ протяженіи канавы по однимъ сторонамъ вдоль дороги.

---

*) Развѣдку производилъ 9-го В. С. стр. полка Шт.-Кап. Хартулари.

2) Загатить дорогу на протяженіи $^3/_4$ версты отъ р. Варпаховки до дер. Варпаховки — тутъ болото низменное, нѣсколько глубже вышеупомянутыхъ горныхъ и застилка потребуется основательнѣй. Прокопать боковыя канавы.

3) Построить 10 мостовъ черезъ 10 болотистыхъ притоковъ Улахэ отъ Ново-Михайловки до р. Ліушихеза, а также разработать спуски къ этимъ мостамъ. Ширина этихъ рѣчекъ не болѣе 3-хъ саженъ.

4) Замѣнить новыми или укрѣпить мосты въ д. Коктаровкѣ черезъ р. Коктаровку и черезъ рѣку безъ названія въ 6 верстъ за Коктаровкой. Ширина этихъ рѣкъ 3 и 4 саж.

5) Подъемы на оба перевала: между Ново-Михайловкой и Каменкой и Коктаровкой надо разработать, выпрямить полотно дороги, идущее по косогору, углубивъ одинъ край дороги. Тоже надо сдѣлать и на спускахъ. На Коктаровскомъ перевалѣ, болѣе крутомъ, на который дорога взбирается и спускается прямикомъ—слѣдовало бы сдѣлать по 2—3 колѣна тупиковъ.

6) Разработать спуски или перекинуть мостки черезъ немногіе изъ многочисленныхъ сухихъ рукавовъ р. Улахэ и Ното, гдѣ это потребуется.

7) Устроить переправы черезъ р.р. Улахэ (у Сандагоу) и Фудинъ. Матеріалъ подъ рукой, такъ какъ болотистыя мѣста совпадаютъ съ болѣе лѣсистыми, а вообще лѣсъ недалеко.

Кромѣ того, сейчасъ вслѣдствіе безснѣжныхъ морозовъ послѣ дождей очень даютъ себя чувствовать такъ называемыя „колчи“— замерзшія колеи и конскіе слѣды. Лошади отбиваютъ ноги. Но при прохожденіи отряда съ этимъ будетъ считаться только головная часть.

Зимой. Около многочисленныхъ бродовъ образуются сильныя гололедицы. Если-же снѣгъ запаздываетъ или его сдуваетъ, то гололедицей покрывается вся дорога, что особенно чувствительно на перевалахъ. Но за то зима даетъ возможность прокладывать временныя дороги по льду Улахэ, какъ для объѣздовъ переваловъ, такъ и проѣздныя для сообщенія съ желѣзной дорогой. Таковы дороги—отъ Коктаровки и Саратовки—на с. Бѣльцово въ долинѣ Уссури. Ими исключительно и пользуются жители деревень Коктаровки, Ното и Себучаровъ, такъ-какъ лѣтняя дорога (на Анучино) очень далека, а горная тропа на Бѣльцово черезъ д. Ново-Красноярку—тяжела и колесами непроходима.—Болота зимой замерзаютъ.

Въ періодъ дождей. Отъ Сандагоу до Ново-Михайловки—Улахэ изъ береговъ не выходитъ. Вода поднимается аршина на $2^1/_2$, но благодаря быстрому теченію скоро спадаетъ. Притоки — также. Сообщеніе не прерывается. Между Ново-Михайловкой и Коктаровкой дорога подвержена затопленію въ слѣдующихъ мѣстахъ:

1) Низинки до и послѣ д. Каменки—сама Каменка на горкѣ.

2) Часть дороги передъ Варпаховкой (2 версты не доходя).

3) Въ ближайшемъ раіонѣ къ р. Фудину, который нѣсколько выходитъ изъ береговъ.

Въ этихъ мѣстахъ въ сильную воду движеніе прекращается дня на два.

4) За Коктаровскимъ переваломъ на лугу вода иногда захватываетъ дорогу, но покатая мѣстность даетъ возможность объѣхать бугромъ затопленныя мѣста.—Отъ Коктаровки до Саратовки вода выходитъ изъ береговъ очень незначительно и не надолго, на дорогу

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Отъ Сандагоу.			
	д. Сандагоу (отъ Н.-Ус. 214 вер.). Существуетъ съ 1906 г. Заселеніе продолжается. Сѣютъ второй годъ. Имѣются небольшіе запасы зерна. Сѣно, вода и дрова въ изобиліи.	д. 50 кол. 30	Строются хорошо. Кое-гдѣ готовы навѣсы для скота. Крыты на 3/4 соломой, на 1/4 тесомъ. Деревни сильно растянуты; Чугуевка на 4 версты, остальныя версты на 2 съ лишнимъ.	1) За немногими исключеніями дорога проходитъ степью долины р. Улахэ. Ѣзда ничѣмъ не стѣснена и дорога наѣзжена неравномѣрно, шириной отъ 5 до 25 и болѣе шаговъ. Въ горныхъ, лѣсныхъ и болотистыхъ участкахъ, ниже поименованныхъ—ширина 2 1/2—3 шага. По просѣкѣ между р. Фудиномъ и д. Коктаровской—шир. 8 шаговъ. 2) Тамъ гдѣ дорога идетъ степью—черноземъ слоемъ 4—6 вершковъ на рѣчной галькѣ. Въ Коктаровкѣ, кромѣ гальки, подпочвой попадается песокъ. Въ раіонѣ д. Каменки слой чернозема тонокъ и галька обнажается.—Въ гористыхъ участкахъ каменисто и мѣстами глинисто. Въ раіонѣ болотныхъ рѣчекъ—болотисто. 3) Перевалъ между Н.-Михайловской и Каменкой: подъемъ тяжелъ, спускъ требуетъ тормоза. Перевалъ между Варпаховкой и Коктаровкой—тоже. 4) Долина р. Улахэ представляетъ изъ себя степь, усѣянную отдѣльными деревьями, которые къ берегамъ Улахэ
—	д. Сандагоу (китайская) — сожжена въ маѣ с. г. Находилась рядомъ съ русской.			
6	д. Соколовка. Существуетъ въ 1906 г. Заселеніе продолжается. Тѣ-же условія, что и въ Сандагоу (русской).	д. 39 кол. нѣтъ.		

Примѣчаніе. Большимъ подспорьемъ для жителей служитъ ловля зубатки, заходящей метать Въ старыхъ деревняхъ запасы заготовленной рыбы 50—100 пуд. на дворъ каждую зиму.

вліянія не оказываетъ.—Вообще болѣе подверженъ затопленію лѣвый берегъ. Замѣчательно что сухіе рукава р.р. Улахэ и Ното, обильно пересѣкающіе дорогу, не заполняются водой, кромѣ проходящихъ въ раіонѣ вышеуказанномъ, подверженномъ вообще затопленію.

Весной и послѣ случайныхъ дождей. Вода рѣкъ изъ береговъ никогда не выходитъ. Грязи большой никогда не бываетъ, благодаря тому, что черноземъ лежитъ на галькѣ. Нѣкоторое затрудненіе тогда представляютъ подъемы на перевалы, особенно тамъ, гдѣ земля глиниста. *Колесное движеніе тяжело, но возможно.*

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1. а) Р. Улахэ—въ 1 вер. за дер. Сандагоу. Перевозъ на плоскодонкѣ мѣстнаго типа, поднимающей человѣкъ 6, безъ каната. Рядомъ бродъ: ширина 24 саж., глубина $1^{1}/_{2}$ аршина, теченіе очень быстрое. Дно каменистое. Былъ паромъ—снесенъ и забитъ буреломомъ въ устье одного изъ протоковъ. б) Р. Эрдальгоу—подъ д. Соколовкой. Ширина 6 саж., глубина $1^{1}/_{4}$ арш. Мостъ исправный. в) Р. Тудагоу—течетъ тремя рукавами черезъ д. Чугуево. Ширина 2—3 и 5 саж., глубина $^{1}/_{2}$—$^{3}/_{4}$ аршина. Дно каменистое. Удобные броды г) Между Чугуевкой и Ново-Михайловкой—три рукава Улахэ, отходящіе къ горамъ шириной около 2 саж. каждый, глубина $^{1}/_{2}$ аршина, и одинъ подъ Н.-Михайловкой, черезъ который они обратно изливаются въ Улахэ—ширина 3 саж., глубина $^{3}/_{4}$ аршина. Дно каменистое. Удобные броды. д) Отъ Ново-Михайловки до р. Ліушихеза исключительно (26 в. отъ Сандагоу) 10 небольшихъ болотистыхъ рѣ-	1) Между д. Чугуево и Сандагоу—кромѣ описанной дороги существуетъ отъ старыхъ временъ тропа, черезъ бродъ выше Чугуева лѣвымъ берегомъ улахэ, захватывая часть сопокъ. Жители ею иногда пользуются. Въ разстояніи выигрыша нѣтъ. 2) Дорога отъ дер. Варпаховки лѣвымъ берегомъ Улахэ мимо впаде-	Дороги отходящія: 1) Продолженіе настоящей дороги отъ Сандагоу на югъ, какъ колесная дорога идетъ только на 6 верстъ долиной р. Улахэ. 2) На д. Достоевку и Анучино (она же на Спасское) отъ д. Ново-Михайловки (см. „Описаніе пути № 4-й“). 3) На д.д. 1-й, 2-й, 3-й и 4-й Фудинъ долиной р. Фудинъ. Свертокъ вправо за переправой черезъ р. Фудинъ отъ мѣста, гдѣ была фанза Чингоуза, сожженная въ маѣ с. г. 4) Зимняя дорога отъ дер. Коктаровки по льду р. улахэ на Бѣльцово. Въ прочія времена года не существуетъ. 5) Зимняя дорога отъ дер. Саратовки долиной р. Ното и далѣе по льду р. Улахэ на Бѣльцово. Существуетъ только зимой. 6) На д.д. Ното 2-я (Са-

икру въ Улахэ выше Сандагоу, а также въ Ното, Фудинъ, Табахезу. Ее солятъ, вялятъ и морозятъ.

1	2		3	4
12	д. Чугуево. Основана на мѣстѣ старовѣрческой деревни того же имени. Старовѣры выселились за Лудье. Сущ. съ 1906 г. Заселеніе продолжается. Условія тѣ-же, что въ предыдущихъ деревняхъ.	д. 60 кол. нѣтъ.		сгущаются въ рощи. Лѣсныя полосы: отъ Ново-Михайловки—протяженіемъ 6 верстъ; между Варпаховкой и Коктаровкой вскорѣ за переправой черезъ р. Фудинъ—лѣсъ на 5 верстъ, часть пути тутъ идетъ просѣкой. Лѣсные участки совпадаютъ съ горными. 5) За исключеніемъ сравнительно небольшого протяженія горныхъ участковъ, гдѣ движеніе по сторонамъ дороги невозможно,—степью можно свободно двигаться по обѣ стороны дороги.
16	д. Саонисао (китайская) сожжена въ маѣ с. г.		Капитальныя, хозяйственныя богатыя постройки, крытыя $^{3}/_{4}$ тесомъ, $^{1}/_{4}$ желѣзомъ. Просторно.	
20	д. Ново-Михайловка На соединеніи дороги проведенной изъ долины рѣки Даубихэ (см „Описаніе пути № 4-й“) съ обслѣдоваемой.	д. 36 кол. нѣтъ		
32	д. Каменка. Существуетъ съ 1897 г. Старовѣры. Живутъ богато. Запасы хлѣба и фуража. Воды и дровъ достаточно.	д. 34 кол. 4		
42	д. Варпаховка. Существуетъ съ 1902 г. Условія тѣ-же.	д. 40 кол. 2		
56	д. Кокшаровка. Существуетъ съ 1904 г. Старовѣры. Условія тѣ-же.	д. 60 кол. 13		
77	д. Ното-Гоуза (китайская) сожжена въ маѣ с. г.			

5	6	7
чекъ и ручьевъ, шириной не болѣе 3/4 аршина. Броды топкіе, съѣзды болотистые. Дальше къ д. Каменкѣ 5 рѣчекъ, въ томъ числѣ Ліушихеза и Хуанихеза, дно каменистое, ширина не болѣе 3 саж., глубина 1/2 аршина. Броды удобные. е) Р. Каменка (Санчигоу) течетъ двумя рукавами черезъ д. Каменку, ширина каждаго около 12 саж., глубина—3/4 арш. Дно каменистое. Броды хорошіе. ж) Р. Варпаховка подъ д. Варпаховкой, шир. 2 саж., глуб. 1/2 арш. Бродъ. Дно каменистое. з) Р. Фудинъ—въ 2 1/2 вер. за дер. Варпаховкой. Ширина 26 саж., глубина 3 арш. Перевозъ пѣшихъ на плоскодонкѣ мѣстнаго типа безъ каната, подъемная сила человѣкъ пять. Рядомъ хорошій каменистый бродъ на глуб. 1 1/4 арш. и) За р. Фудиномъ на протяженіи просѣки, ведущей къ перевалу, 4 рукава, отходящіе отъ Улахэ шириной 3—4 саж. каждый и одинъ изливающійся обратно—ширина 9 саж. Мосты новые, прочные, съ перилами. к) Рѣчка подъ Коктаровскимъ переваломъ ширина 3 саж., глубина 1/2 арш. Каменистый бродъ. л) Р. Коктаровка подъ д. Коктаровкой. Ширина 3 саж. Мостъ неисправенъ. м) Въ 6 верстахъ за Коктаровкой рѣчка, ширина 4 саж. Мостъ неисправенъ. н) Между д. Коктаровки и д. Саратовкой—два рукава р. Улахэ и 4 рукава р. Ното. Ширина 2—3 саж, глубина 1/2 аршина. Каменистые броды. 2) Болотистыя мѣста: Отъ д. Ново-Михайловки на протяженіи 6 верстъ по лѣсу и горамъ, орошеннымъ многочисленными болотистыми рѣчками, тянется болотистая по-	нія р. Фудина и далѣе черезъ три брода на р. Улахэ—выводитъ къ д. Коктаровкѣ. Дорога доступна только въ самую низкую воду. Проведена чтобы обойти Коктаровскій перевалъ, который считается очень тяжелымъ.	марка) Ното 3-я и 4-я. Колесное продолженіе настоящей дороги. Тянется около 40 вер. долиной р. Ното. Около 4-й Ното—какъ колесная дорога кончается. Перечисленныя рѣчки—правые притоки р. Улахэ, пересѣкаемые дорогой близъ ихъ впаденія.

1	2		3	4
78	д. Саратовка (Ното 1-я). Существ. съ 1897 года. Часть населенія старовѣры. Уже имѣются небольшіе запасы хлѣба. Сѣна, дровъ и воды достаточно.	д. 32 кол. нѣтъ.	Саратовка строится бѣдно, маленькими хатками, которыя тѣсно жмутся къ рѣкѣ Ното.	

5	6	7
лоса. Болото не глубокое, п.-ч. лежитъ на камнѣ и въ перемежку съ камнемъ, но топкое. Проходимо съ трудомъ, особенно спуски къ ручьямъ и рѣчкамъ. б) Болотистая полоса въ 3/4 версты длиной подъ дер. Варпаховкой. Проходима благодаря плохо устроенной гати изъ щепокъ и хвороста. 3) Отъ Чугуева до Саратовки очень много сухихъ рукавовъ р. Улахэ и подъ конецъ р. Ното, но они представляютъ препятствія только мѣстами и только во время сильныхъ разливовъ р.р. Улахэ и Ното.		

Маршрутъ № 16 *).

Отъ д. Саратовки (Ното 1) до д. Н.-Красноярки черезъ старовѣрч. дворы на Чапигоу,—длиной 33 версты. (Горная тропа).

Пройденный путь представляетъ изъ себя единственный вѣрный береговой путь, выводящій изъ населенной части долины Улахэ внизъ по этой рѣкѣ въ долину Уссури, которымъ можно пользоваться круглый годъ. Остальные пути, существующіе по этой части долины Улахэ, носятъ временный характеръ: зимняя дорога—по льду Улахэ—кратчайшая и наилучшая—существуетъ только пока на рѣкѣ стоитъ прочный ледъ, т. е. менѣе трехъ мѣсяцевъ; тропа на пасѣку Сотникова и дворы, тамъ расположенные,—помогающая избѣгнуть самаго тяжелаго участка обслѣдованной тропы (карниза) и представляющая варіантъ пути отъ дворовъ на Чапигоу до Н. Красноярки съ глубокимъ бродомъ ниже пасѣки Сотникова—можетъ быть использована только при наименьшемъ уровнѣ воды въ Улахэ, когда на перекатахъ образуются броды, т. е. въ сухую часть лѣта, мѣсяца 2—$2^1/_2$. Что касается сообщенія водой, то у жителей еще не вошло въ обычай пользоваться рѣкой, какъ путемъ сообщенія.

Только это значеніе постояннаго пути отъ верховьевъ къ низовьямъ Улахэ—объясняетъ существованіе этой тропы, такъ какъ по свойствамъ своимъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ она представляетъ предѣлъ проходимости.

Въ настоящее время (начало зимы, снѣгъ 4—5 вершковъ, морозно, Улахэ еще не стала) тропа легко проходима для пѣшихъ при условіи перевоза на Ното, Чапигоу и Улахэ, трудна и опасна для вьюковъ (часты случаи паденія вьюковъ съ карнизовъ), не проходима для всадниковъ: кавалерія только спѣшенная. О колесномъ движеніи и рѣчи быть не можетъ. Начавшись колеснымъ путемъ отъ д. Саратовки черезъ слѣды сожженной д. Ното-Гоуза—за фанзами Сіентин-хо, дорога уже тропой подходитъ къ р. Ното, гдѣ перевоза нѣтъ и бродъ глубокій $1^3/_4$ аршина. Версты 2 тропа идетъ ровной береговой полосой, а затѣмъ, пройдя около $^3/_4$ вер. карнизомъ надъ рукавомъ Улахэ подъ обрывистыми горами,—свертываетъ въ первую падь направо и дальше идетъ горами по рѣдкому лѣсу и лознику, дѣлая на протяженіи около 8 верстъ три тяжелыхъ перевала. Затѣмъ опять спускается къ подмывающему

*) Развѣдку производилъ 24 и 25 октября 1908 г. 9-го Вост. Сиб. стр. полка Штабсъ-Капитанъ Халтулари.

горы рукаву р. Улахэ и версты 2 опять идетъ надъ нимъ карнизомъ, мѣстами ступеньками, съ подъемами и спусками короткими, но круче 45°: приходится втаскивать и спускать лошадей. Далѣе до дворовъ на р. Чапигоу—тропа гладкая. На этомъ участкѣ, кромѣ 2-го карниза, большихъ препятствій нѣтъ; буреломъ рѣдокъ, кусты не густы, болота полузамерзли. За дворами за Чапигоу—бродъ на Улахэ, пробиваться къ которому очень трудно черезъ р. Чапигоу и цѣлую сѣть ея рукавовъ и притоковъ, текущихъ въ чащѣ, черезъ груды бурелома, въ крутыхъ каменистыхъ берегахъ. Кромѣ того они теперь покрыты льдомъ толщ. 1—1½ д. д., коня не держащимъ, но мѣшающимъ переправѣ. Лошадей приходилось вытаскивать арканами на отвѣсныя стѣнки береговъ.—Бродъ черезъ Улахэ и ея рукавъ—глубокъ (1¾ арш.), тяжелъ для лошадей по длинѣ (85 саж. ледяной воды) и въ крутыхъ берегахъ безъ съѣздовъ. Попытка миновать устье Чапигоу, закрывающее бродъ, и перейти вплавь Улахэ выше устья Чапигоу, гдѣ бродъ доступнѣе—не удалась: лошади не выдерживали воды, задыхались и закидывались. Вьюкъ переправленъ на маленькомъ челнѣ. Переправа заняла 2 часа. За переправой длина 2 версты, затѣмъ за пасѣкой тайга, а затѣмъ самая трудная часть пути: скалистый карнизъ по почти отвѣсному скату горъ надъ Улахэ 4 вер. длиной, едва проходимый, шириной въ конскій слѣдъ, заваленный буреломомъ, чаща ступеньками, по скаламъ, въ тайгѣ, поднимающійся иногда саженъ на 20 надъ водой, бросающійся вверхъ и внизъ съ такой крутизной, что двигаться надо ползкомъ. Далѣе постепенно спускъ и выходъ изъ горъ и тайги въ долину Улахэ къ д. Ново-Красноярке. Насколько ясна тропинка безъ снѣга, судить нельзя. Въ данномъ случаѣ намъ помогли слѣды двухъ пѣшихъ, незадолго передъ нами прошедшихъ по первопутку.

Зимой дорогой этой не пользуются. Вѣроятно карнизъ не проходимъ ввиду обледенѣлости. Жители пользуются зимними дорогами по дну долины и льду Улахэ, которыя вполнѣ пригодны для движенія любого отряда. Ледъ проченъ.

Весной и лѣтомъ—затрудняютъ движеніе болотистыя долинки правыхъ притоковъ Улахэ (5), въ горахъ между Ното и Чапигоу.

Дожди могутъ вліять на низменные участки тропы. На горахъ по ихъ крутизнѣ вода не задержится, кромѣ какъ на вышепоименованныхъ болотахъ.

Въ колесную дорогу эта тропа разработана быть не можетъ.

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Отъ Сандагоу.			1) Въ началѣ и концѣ пути—наѣзженъ санный слѣдъ—2 шага. По карнизу надъ рѣкой Улахэ ширина конскаго слѣда. На остальномъ протяженіи—1/2 шага.
	Отъ Саратовки.			
83	Фанзы Сіен-тин-хо. Фанзы уцѣлѣвшія близъ западной окраины сожженной деревни Ното-Гоуза.	дв. 3 кол. 1	Постройка обычно китайскаго типа.	2) Тамъ гдѣ дорога спускается въ долину р. Улахэ суглинковатый черноземъ, иногда съ галькой. Въ горахъ каменистый, на карнизахъ скалистый.
98-20	Старовѣрческіе дворы на р. Чапигоу. Сущ. съ 1905 г.	дв 4 кол. нѣтъ.	Обстроены зажиточно, крыты тесомъ. Дворы огорожены. Крытые загоны для скота.	3) Между фанзами Сіен-тин-хо и дворами на Чапигоу три перевала—изъ которыхъ самый тяжелый первый. На всѣхъ трехъ спуски и подъемы природные, мѣстами едва доступные для вьючной лошади.
111—33	д. Ново-Красноярка. Сущ. съ 1904 г. Старовѣры. Имѣются запасы хлѣба, овса и сѣна. Вода и дрова въ изобиліи.			Отъ дворовъ на Чапигоу—на карнизномъ участкѣ, тропа мѣстами идетъ лѣстницей почти по отвѣсной крутизнѣ. 4) Отъ переправы черезъ р. Ното до дворовъ на Чапигоу—рѣдкій лѣсъ съ кустарникомъ и лозникомъ—выше головы всадника. Отъ переправы черезъ р. Улахэ почти до д. Н. Красноярки—тайга и чаща. 5) Движеніе по сторонамъ тропы совершенно невозможно.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1. а) Р. Ното—у фанзъ Сіентин-хо. Переправа—бродъ. Ширина р. 27 саж., глубина $1^{3}/_{4}$ арш., теченіе быстрое, дно каменистое—галька. Съѣзды къ броду крутые и малоѣзженные. б) Между бродомъ на Ното и р. Чапигоу—пять незначительныхъ правыхъ притоковъ р. Улахэ. Каменистые броды. Пѣшіе по валежинамъ. Съѣзды крутые и малоѣзженные. в) Р. Чапигоу, прав. притокъ Улахэ за старовѣр. дворами. Ширина—13 саж., глубина нѣсколько менѣе аршина; теченіе тихое;—дно каменистое, съѣзды обрывистые, неизъѣзженные. г) Сѣть мелкихъ рукавовъ и притоковъ Чапигоу—при полной незначительности—берега крутые, съѣзды очень тяжелые. Ширина 1—2 саж., глубина $^{1}/_{2}$ арш. Дно каменистое. д) Р. Улахэ—въ 1 вер. за старовѣр. дворами, при впаденіи р. Чапигоу. Бродъ. Ширина около 70 с., глуб. $1^{3}/_{4}$ арш. Теченіе быстрое, дно каменистое. Съѣздъ крутой и малоѣзженный. Тамъ-же рукавъ шир. 15 с., гл. 1 арш., камен. бродъ, теченіе тише, съѣзды плохіе, отдѣленъ отъ рѣки узкимъ островомъ. е) Три незначительныхъ лѣвыхъ притока Улахэ 1—2 саж., глуб. $^{1}/_{2}$ арш. Каменистые броды. Съѣзды плохи. 2. Болотистыя полосы попадаются въ горн. лощин. по берег. рѣчекъ, полузамерзли и препятствія не представляютъ. 3. Буреломъ и валежникъ.	1) Отъ старовѣрческихъ дворовъ на Чапигоу существуетъ тропа по правому берегу Улахэ, выходящая къ деревнѣ безъ названія въ 12 двор., основавшейся на правомъ же берегу на мѣстѣ бывшей пасѣки Сотникова въ 1907 г. Этой тропой пользуются, чтобы избѣжать опаснаго карниза лѣваго берега, но только въ полное мелководіе, когда ниже этой деревушки открываются броды черезъ Улахэ на д. Ново-Красноярку.	Дороги отходящія. 1) Отъ старовѣрческихъ дворовъ на Чапигоу—горная тропа на д. Марьяновку и Подгорную. По свѣдѣніямъ отъ мѣстныхъ жителей—давно заброшена, запущена и поросла до невозможности ею пользоваться.

Маршрутъ № 17*).

Отъ д. Ново-Красноярки до ст. Уссури (село Лутковское) черезъ с. Бѣльцово, Успенское и Тихменевку, длиной 101 верста.

(Дорога по долинѣ р. Уссури. Отъ д. Ново-Красноярки и с. Успенскаго и отъ монастыря до Тихменевки—проселочная дорога. Отъ с. Успенскаго до монастыря—болотистая тропа. Отъ Тихменевки до ст. Уссури—времянка **).

Пройденный путь имѣетъ значеніе 1) какъ выходъ въ сѣверномъ направленіи изъ долинъ р.р. Улахэ и Даубихэ долиной Уссури къ желѣзной дорогѣ и 2) какъ дорога, связывающая между собой богатыя селенія этой части долины Уссури. По свойствамъ своимъ путь распадается на три участка, изъ которыхъ два крайніе вполнѣ пригодны для движенія отрядовъ войскъ съ артиллеріей и обозами, а средній, пролегая по болотамъ, очень мало пользуемъ, отчасти обратился въ тропу и представляетъ изъ себя перерывъ пути—а именно: отъ села Успенскаго до монастыря, протяженіемъ 15 верстъ. Не только какъ военная дорога, но и какъ путь сообщенія вообще онъ разсматриваться не можетъ и на этомъ участкѣ необходимо или проведеніе насыпью прямого пути, или искать и разработать хорошій обходный путь.

Сюда же, разъ будетъ поднятъ вопросъ объ исправленіи пути,—необходимо причислить весь средній участокъ, т. е. и часть дороги отъ спуска съ горы за с. Бѣльцовымъ къ д. Степановкѣ—до с. Успенскаго—гдѣ хотя и существуетъ проселочная дорога, но она такъ затруднена болотами, что состояніе ея почти не даетъ возможности ею пользоваться. Мѣстные жители, нуждаясь въ связи между селеніями, вынуждены выискивать себѣ объѣздныя дороги. До с. Успенскаго (ѣзда съ юга) добираются съ трудомъ проселками, а оттуда, чтобы попасть на ст. Уссури, идутъ на ст. Шмаковку, отъ Шмаковки—времянкой на монастырь и с. Тихменево и отсюда опять времянкой въ с. Лутковское (ст. Уссури), дѣлая вм. 41 версты -64 (18+20+26). Ѣздятъ также отъ Успенскаго влѣво горами до монастыря или вправо на д. Еленовку, но обѣ эти дороги, давая крюку до 10 верстъ, все-таки значительной своей частью лежатъ на болотахъ и кромѣ того создаютъ новыя затрудненія: лѣвая—трудные спуски и подъемы, а правая—подвержена затопленію водами р. Уссури при ея разливахъ. Это самый наболѣвшій вопросъ мѣстной жизни.

Пройденное направленіе опредѣлилось давно: тутъ проходилъ телеграфъ до постройки желѣзной дороги (слѣды линіи въ видѣ пеньковъ сохранились отъ с. Успенскаго до ст. Уссури), соединявшій Хабаровскъ—Анучино, но дороги никогда не было, а была тропа.

---

*) Развѣдку производилъ 26, 28, 29 и 30 октября 1908 г. 9-го Восточн. Сиб. стр. полка Шт.-Капитанъ Халтулари.

**) Времянкой у мѣстныхъ жителей называются искусственныя дороги, окопанныя канавами съ насыпнымъ полотномъ.

Въ настоящее же время доступна для движенія всѣхъ родовъ оружія. Нужно только устроить пѣшеходный мостъ черезъ аршинный бродъ р. Пайдзихэ. Мелкія болота, встрѣчающіяся какъ въ долинѣ Улахэ (въ раіонѣ Николо - Михайловки), такъ и въ горномъ участкѣ по берегамъ многочисленныхъ ручьевъ—замерзли, также какъ и самые ручьи. Нѣкоторое препятствіе представляетъ гололедица и разбитыя, глубоко разъѣзженныя колеи, которыя теперь замерзли: особенно ощущаются въ горномъ участкѣ.

Зимой—хорошая дорога.—Рѣки и болота окончательно замерзаютъ.

Весной, лѣтомъ и осенью—кромѣ вышеуказанныхъ исправленій—потребуется загатить топкія, перечисленныя, мѣста, и перекинуть мостки или трубы черезъ ручьи. Матеріалъ подъ рукой.

Въ періодѣ дождей—въ мѣстахъ соединенія долинъ Улахэ и Даубихэ мѣстность подвержена затопленію со стороны Улахэ, а иногда и обѣихъ рѣкъ. Сообщеніе между Красноярской и Бѣльцовымъ прерывается совершенно дней до 3—4. Д. Ново-Михайловская въ водѣ.

2) Отъ болота подъ дерев. Степановкой—до Монастыря. Дорога проходитъ по кочковатому болоту, которое залито водой отъ свертка на д. Еленовку до самаго монастыря. Въ настоящее время (безснѣжная зима, болота замерзли въ разной степени, но чаще надежно, Уссури замерзаетъ, болѣе тихіе ея притоки — стали) — сообщеніе возможно только благодаря замерзшимъ болотамъ, двигаться можетъ пѣхота и вьюки—и то болото подъ Степановкой не держитъ коня и во многихъ другихъ мѣстахъ ледъ трещитъ. Путь за исключеніемъ небольшого числа уваловъ, вдающихся въ болото отъ горъ западной стороны долины Уссури, изъ коихъ на трехъ лежатъ селенія Успенка, Степановка и Уссурка—идетъ по ледяному полю, гдѣ сухая трава едва даетъ опору ногамъ людей и лошадей. Дорога часто сбивается въ тропу, обозначенную полосой гладкаго льду. Если нѣтъ льду—кочки. Движеніе артиллеріи и обозовъ невозможно.

Въ остальное время года, кромѣ зимы,—движеніе даже вьюковъ и пѣхоты невозможно.

3) Отъ монастыря до ст. Уссури (отъ с. Тихменевки—времянка)—дорога вполнѣ исправна, въ починкѣ не нуждается, во всякое время года — возможно движеніе обозовъ и артиллеріи. Разливы Уссури пути не достигаютъ.

Зимой устанавливается санная дорога по рѣкѣ Уссури, когда она станетъ и ледъ по ней окрѣпнетъ,—по льду Улахэ и Уссури. Получается хорошая санная дорога, сквозная отъ д. Коктаровки до ст. Тихменевки, замѣняющая часть пути № 6, цѣликомъ путь № 7 и настоящій.

Движеніе всѣхъ родовъ — вполнѣ возможно. Незамерзающіе перекаты—минуются объѣздами.

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Отъ Сандагоу.		Характеръ построекъ въ каждомъ селеніи разнообразенъ: отъ маленькихъ старыхъ хибарокъ, крытыхъ соломой до вполнѣ городскихъ домовъ, крытыхъ желѣзомъ (особенно въ Успенскомъ и Лутковскомъ), вездѣ имѣются огороженные дворы, хозяйственныя постройки и крытыя загоны для скота. Распланированы очень широко. Николо-Михайловка и отчасти Степановка—разбросаны.	1) Ширина дороги: а) отъ Н.-Красноярки до Николо-Михайловки — 2—3 шаг. б) Отъ Николо-Михайловки до сел. Бѣльцова—проходитъ степью, ничѣмъ не стѣснена—наѣзжана на 10—15 шаг. в) Отъ Бѣльцова до Степановки—въ горномъ участкѣ 5—7 шаговъ. г) Отъ Степановки до монастыря—дорога въ одну колею—2 шага; мѣстами по болоту переходитъ въ тропу 1/2—1 шагъ; мѣстами пропадаетъ; тамъ гдѣ потверже — наѣзжана произвольно до 12 шаговъ ширины. д) Отъ монастыря до Тюхменевки 4 шага и е) отъ Тюхменевки до ст. Уссури—времянка 8 шаговъ. 2. Грунтъ отъ Красноярки до Бѣльцова—и отъ монастыря до ст. Уссури—черноземъ съ большой примѣсью то песку, то глины. Тотъ же грунтъ и на твердыхъ полосахъ болотной части пути. Въ горномъ участкѣ—на перевалахъ—каменистый, въ лощинахъ болотистый. На остальномъ пути — исключительно болотистый. 3. Отъ с. Бѣльцова до Степановки дорога переваливаетъ горы: единственный горный участокъ. На остальномъ пути—изрѣдка незначительные увалы. На горномъ участкѣ 4 перевала: подъемы всѣ пологи; спуски—тоже, но за исключеніемъ спуска съ 3 перевала, нуженъ тормозъ. Между перевалами — рядъ небольшихъ уваловъ, подъемы и спуски которыхъ хотя коротки, но круты и затрудняютъ колесное движеніе. 4) Отъ Красноярки лѣса средней густоты, которые къ Николо-Михайловкѣ быстро рѣдѣютъ. Дальше — безлѣсно, за исключеніемъ горнаго участка, гдѣ молодой лѣсъ съ густыми зарослями.
	Отъ Н.-Красноярки.			
126—15	д. Николо-Михайловка. Сущест. съ 1900 года. При дорогѣ не болѣе десяти дворовъ, а остальные разбросаны группами вокругъ. Деревня сильно страдаетъ отъ ежегодныхъ наводненій, а потому теперь переносится въ другое мѣсто, на сопки, гдѣ теперь идетъ постройка.	дв. 58 кол. нѣтъ.		
133—22	Выселки деревни Озерной. Сущ. съ 1900 года. По обѣимъ сторонамъ озера Пайдзи-хэ.	дв. 8 кол. 2		
141—30	Село Бѣльцово. Сущ. съ 1886 года. Расположена на р. Даубихэ въ 5 верстахъ южнѣе сліянія ея съ р. Улахэ.	дв. 88 кол. 1		
159—48	Деревня Степановка. Существ. съ 1899 года.	двор. 103 кол. 3		

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1. а) Лѣвый притокъ р. Улахэ за дер. Красноярской. Ширина $2^{1}/_{2}$ сажен. Мостъ исправенъ. б) Лѣвый притокъ Улахэ въ 2 верстахъ далѣе. Ширина 6 саж. Глубина $^{1}/_{2}$ арш. Бродъ. Дно каменистое. Съѣзды хороши. в) Р. Пайдзи-хэ—протокъ изъ озера Пайдзи-хэ въ р. Даубихэ. Ширина 8 саж. Глубина около 1 аршина. Бродъ. Дно каменистое. Съѣзды хороши. г) Р. Даубихэ подъ с. Бѣльцовымъ. Ширина 60 саж. Глубина около 2 аршинъ. Теченіе тихое. Паромъ. Платформа 12—16 аршинъ. Подъемная сила около 500 пудовъ. Тяга — ручная по стальному тросу съ блокомъ. Новый. д) Отъ с. Бѣльцова до с. Успенскаго до 15 маленькихъ ручьевъ шириной 1-2 аршина, глубиной не болѣе $^{1}/_{4}$ аршина. Берега и дно болотистые, съѣзды плохи. На нѣкоторыхъ мостки, на прочихъ топкіе броды. е) 2 лѣвыхъ притока р. Уссури за с. Успенскимъ и подъ с. Тихменевымъ—шириной 7 и 3 сажени. Мосты неисправны. 2. Отъ деревни Степановки до монастыря (отъ 46-й до 75 версты отъ Красноярки—на 29 верстъ) путь пролегаетъ по болоту, то кочковатому и топкому, то залитому водой,—прерываемому незначительными отвѣтвленіями отъ горъ лѣвой (западн.) стороны долины р. Уссури. Когда замерзаетъ проходима пѣхотой и вьюками. Кромѣ того на низкихъ мѣстахъ всего остального пути болотистыя мѣста, проходимыя всегда, но могущія затруднить колесное движеніе. 3. Нѣтъ.	1) Отъ сел. Бѣльцова до д. Степановки—намѣчена и отчасти проведена времянка, просѣкой черезъ лѣсъ, выше и западнѣй пройденнаго пути. Но просѣка не кончена, путь не расчищенъ, ѣзды пока быть не можетъ. Постройка этой времянки прекращена. 2) Отъ дер. Степановки до с. Успенскаго лѣтъ 10 тому назадъ существовала времянка, но направленіе ея по болотамъ было выбрано не удачно; поэтому ею не пользуются, она запущена, мѣстами запахана, мосты разрушены, канавы обвали-	Дороги отходящія: 1) На деревню Загорную—свертокъ влѣво въ 5 верстахъ пройдя деревню Ново-Красноярки. 2) На деревню Маріановку и Подгорную—пройдя выселки д. Озерной за бродомъ черезъ рѣку Пайдзи-хэ—вправо. Ведетъ къ броду черезъ рѣку Улахэ подъ деревней Маріановкой. 3) На деревню Озерную—свертокъ оттуда-же, но влѣво. 4) На ст. Шмаковку—изъ с. Успенскаго влѣво. 5) На деревню Еленовку—въ 3 верстахъ пройдя с. Успенское—вправо. Подъ деревней Еленовкой на р. Уссури паромъ. 6) На ст. Шмаковку—отъ монастырскихъ воротъ—влѣво; времянка—окопана канавой, ширина 12 шаговъ. 7) Дорога вверхъ по теченію р. Даубихе, отъ с. Бѣльцова на Угодинзу и далѣе на Кондратьевку и Яковлевку,—со стороны с. Бѣльцова еще не закончена.

1	2		3	4
171—60	Село Успенское. Сущ. съ 1900 г.	двор. 223 кол. 10		5) Движеніе по сторонамъ возможно лишь изрѣдка, по частямъ пути, гдѣ нѣтъ лѣсовъ и болотъ.
183—72	Деревня Уссурка.	дв. 76 кол. 12		
186—75	Николаевскій мужской монастырь.	—		
190	Село Тихменевка. Сущ. съ 1896 г.	двор. 240 кол. 21		
212—101	Село Лутковское (при станціи Уссури, Уссур. жел. дор.). Сущ. съ 1894 года.	дв. 72 кол. 9		
	Всѣ перечисленныя селенія зажиточны. Имѣются запасы хлѣба и фуража. Дровами и водой обезпечены вполнѣ.			

5	6	7
	лись. Кое-гдѣ она совпадаетъ съ настоящей дорогой, что видно по остаткамъ канавъ. 3) Отъ сел. Успенскаго до монастыря существуетъ объѣздная дорога, идущая западнѣе и выше настоящаго пути, съ цѣлью миновать болота, особенно тяжелыя на этомъ участкѣ Онъ очень неудачно проведенъ по сопкамъ, гдѣ много тяжелыхъ мѣстъ и все-таки отъ болотъ не спасаетъ, такъ какъ значительная его часть лежитъ на тѣхъ-же болотахъ. Пользуются имъ мало, вообще путь этотъ проведенъ неудачно. Проселокъ ясно обозначенный на десятиверсткѣ отъ с. Успенскаго мимо ключей на монастырь—не существуетъ.	

Маршрутъ № 18.

Наиболѣе извѣстныя тропы, соединяющія долины рѣкъ Даубихэ и Улахэ между собой и съ Океанскимъ побережьемъ отъ залива Америка до залива Св. Ольги.

Изъ долины Даубихэ въ долину Улахэ.

(по порядку съ юга).

д. Гродеково—д. Сандагоу.

1) Начинается отъ ур. Анучина колесной дорогой до деревни Гродеково по долинѣ р. Эрльдагоу. Далѣе идетъ тропой по той же долинѣ до поворота ея на югъ, гдѣ тропа переходитъ въ ущелье праваго притока Эрльдагоу, берущаго начало съ сѣверныхъ склоновъ горы Кизо-дынза. Если перевалить крутые, скалистые отроги этой горы, то тропа продолжается ущельемъ р. Эмахагоу и внизъ по теченію этой рѣки выводитъ въ долины рѣки Синанчи и затѣмъ Улахэ.

Преимущество этой тропы — сравнительно небольшая длина горнотаежнаго протяженія: считаютъ отъ Гродекова до долины р. Синанчи, гдѣ тропа выходитъ на просторъ—верстъ сорокъ съ небольшимъ. Вообще же какъ путь между двумя долинами—эта дорога длиннѣйшая. Главный ея недостатокъ—отсутствіе хорошаго прохода черезъ водораздѣльные отроги г. Кизо-дынза.

Состояніе пути—крайне запущенное, такъ какъ ею почти не пользуются, вслѣдствіе препятствія, представляемаго отрогами Кизо-дынзы.

Капитанъ 5-го В. Сиб. стр. полка Андріевскій, который, охотясь, пытался пройти этой тропой, сообщилъ слѣдующія подробности: тропа мало замѣтна, засыпана листомъ и хвоей, завалена валежникомъ и буреломомъ, часто пропадаетъ, затесы очень старые, заросшіе корой. Перевалъ черезъ отроги Кизо-дынзы для лошадей рѣшительно недоступенъ: приходится карабкаться на скалы мѣстами по бурелому, какъ по лѣстницѣ. Даже для пѣшихъ препятствіе настолько солидное, что онъ не рискнулъ перевалить черезъ хребетъ и вернулся обратно въ Анучино (гдѣ находится съ ротой въ командировкѣ),—тѣмъ болѣе, что тропа на перевалѣ неуловима и приходится самому выбирать направленіе.

Капитанъ Андріевскій разсчитывалъ до глубокихъ снѣговъ въ Октябрѣ или Ноябрѣ с. г. еще разъ попытаться пройти этой дорогой и выйти на Ольгу.

д. Семеновка—д. Сандагоу.

2) Отъ ур. Анучина колесная дорога по долинѣ Даубихэ на дер. Петропавловку и далѣе черезъ 3-ій паромъ р. Даубихэ до д. Семеновки. Далѣе начинается тропа, идущая на фанзу Хаулаза и далѣе вверхъ по теченію р. Тобіанъйхэ подъ юго-западной подошвой горы Холаза. По выходѣ изъ ущелья Тобіанъйхэ тропа горами, пересѣкая верхнее теченіе р. Табахезы и ея правыхъ притоковъ, выходитъ въ долину Улахэ къ южной оконечности дер. Сандагоу.

Тропа эта на десятиверсткѣ обозначена, но слѣдуетъ принять въ расчетъ, что дѣйствительное протяженіе тропъ длиннѣе обозначеннаго на картѣ въ этомъ масштабѣ,—приблизительно на $^1/_3$ дѣйствительнаго протяженія.

Преимущество этой тропы—передъ нижеслѣдующей между тѣми же пунктами—то, что она, проходя верховьями рѣки Табахезы и ея притоковъ, минуетъ болота, образуемыя этими рѣками при послѣдующемъ теченіи.

Состояніе этой тропы—какъ пришлось узнать отъ жителей деревень долины Даубихэ (старовѣровъ)—очень запущено. Прежде ею пользовались какъ, хотя длиннѣйшимъ (отъ Сандагоу до фанзы Хаулаза считаютъ около 80 верстъ горно-таежнаго протяженія), но проходимымъ во всякое время путемъ между долинами Даубихэ и Улахэ въ верхнемъ и среднемъ теченіи этихъ рѣкъ: болотъ мало и онѣ проходимы, горы также не представляютъ препятствій движенію вьюковъ. Въ настоящее время съ проведеніемъ колесной дороги Петропавловка—Сысоевка—Достоевка—Ново-Михайловка—съ сорока-верстной просѣкой—движеніе устремилось на эту новую дорогу какъ на удобнѣйшую, при почти одинаковомъ протяженіи: колесной дорогой отъ Анучина до Сандагоу 115 верстъ, тропой—почти то же самое. Китайцы по старой привычкѣ продолжали ею пользоваться до минувшаго лѣта, когда они были выселены изъ долины Улахэ. Вскѣдъ за китайцами изъ южной части долины Улахэ выселялись и остальные старожилы долины, старовѣры (д. Чугуево и заимокъ—пасѣкъ), не ужившіеся съ новоселами,—и нынѣшнимъ жителямъ долины Улахэ, новоселамъ, эта тропа даже неизвѣстна, какъ сквозная. Охотники знаютъ ея начало у д. Сандагоу, но куда она ведетъ—имъ неизвѣстно.

Тропа заростаетъ, заваливается хвоей и загромождается буреломомъ и валежникомъ. Фанзы, по крайней мѣрѣ стоявшія ближе къ выходу на дол. Улахэ, по показанію новоселовъ охотниковъ, сожжены самими китайцами звѣроловами, по ихъ мнѣнію, въ отместку за сожженныя деревни Сандагоу, Саонисао и др.

д. Семеновка—д. Сандагоу.

3) Отъ урочища Анучина та-же колесная дорога до дер. Семеновки. Далѣе тропа идетъ на ту же фанзу Хаулаза, но отъ нея огибаетъ сѣверные склоны горы Холара и въ кратчайшемъ направленіи идетъ черезъ невысокія горы и тайгу, черезъ среднее теченіе Табахезы, выводя къ сѣверной оконечности дер. Сандагоу.

Эта тропа представляетъ изъ себя безусловно кратчайшую дорогу между Анучинымъ и Сандагоу—немного болѣе 90 верстъ, при горно-таежномъ протяженіи верстъ 60. На картѣ она обозначена почти прямой—и значительно короче дѣйствительнаго протяженія.

Главный ея недостатокъ—трехверстная болотистая долина рѣки Табахезы въ 30 вер. отъ Сандагоу. Болота эти извѣстны старожиламъ, какъ самыя опасныя во всемъ бассейнѣ верховьевъ Уссури, о чемъ я узналъ уже послѣ того, какъ познакомился съ ними лично. Тѣмъ не менѣе у китайцевъ—это была, ради ея краткости, самая популярная и наиболѣе пользуемая дорога, такъ какъ для одиночныхъ пѣшеходовъ, знакомыхъ съ мѣстностью—болота эти препятствія не представляютъ. Возможно, что имъ были извѣстны и проходы черезъ болота, позволяющія идти вьюкомъ, такъ-какъ, по увѣренію новоселовъ, китайцы, выселенные изъ долины Улахэ въ этомъ году, ушли на западъ именно этой тропой значительными сборищами, а одинъ старовѣръ сообщилъ, что китайцы перегоняли въ старые годы скотъ этой тропой.

Тропа эта теперь не пользуется жителями какъ изъ боязни болотъ на Табахезѣ, такъ и въ виду проведенія колесной дороги Достоевка—Ново-Михайловка.

Отъ Сандагоу до болотъ и обратно—тропа развѣдкой пройдена—см. „описаніе пути № 5“.

Слѣдующая къ сѣверу сквозная тропа отъ устья рѣки Хонихеза на Даубихэ къ бывшей деревнѣ Саонисао на Улахэ—мѣстнымъ жителямъ сбѣихъ долинъ, повидимому, неизвѣстна, хотя на десятиверсткѣ обозначена.

Временная данная для тропъ между долинами Даубихэ и Улахэ.

Въ настоящее время обслѣдованіе тропъ со стороны р. Улахэ затруднено слѣдующими обстоятельствами.

1) Отсутствіе не только проводниковъ, но даже свѣдующихъ людей, которые могли бы дать положительныя свѣдѣнія о тропахъ,—вызванное насильственнымъ выселеніемъ китайцевъ и гольдовъ-аборигеновъ, и добровольнымъ выселеніемъ старовѣровъ изъ раіона Чугуево—Сандагоу, куда преимущественно выходятъ эти тропы. Выселеніе китайцевъ было произведено такъ жестоко, что китайцы, жившіе внѣ сферы выселенія и сожженія деревень,—по отдѣльнымъ фанзамъ—разбѣжались. На всемъ протяженіи рѣки Улахэ до выхода ея въ долину Уссури встрѣтилось только 3 жилыхъ фанзы Сіентин-хо на устьѣ рѣки Нато. Старовѣры попадаются въ южной части долины Улахэ (южнѣе деревни Каменки старовѣрческой)—только случайно проѣздомъ, да 3 семьи осталось въ Чугуевѣ, не успѣвшихъ выселиться. Новоселы, даже охотники, съ мѣстностью мало знакомы и никто не прошелъ еще ни одной тропы насквозь.

2) По тѣмъ же причинамъ невозможность запастись овсомъ на нужное число переходовъ. Пока еще у новоселовъ запасовъ овса не образовалось, сѣна можно достать много, $1^1/_2$—2 пуда сѣна

дают громоздкій вьюкъ, который на половину остается по кустамъ въ чащѣ. Между тѣмъ лошади изнуряются трудными переходами, переходовъ получается много, таежное и болотное вывѣтрившееся сѣно (при настоящихъ условіяхъ — начало зимы)—лошади ѣдятъ неохотно.

Движеніе со стороны Даубихэ—благопріятнѣй.

Изъ долины Улахэ на побережье

(по порядку съ юга).

4. Начинается отъ д. Сандагоу колесной дорогой на югъ вверхъ по долинѣ р. Улахэ, но затѣмъ переходитъ въ тропу, которая продолжается долиной Улахэ до образованія этой рѣки. Далѣе продолжается вверхъ по долинѣ р. Синанчи на фанзы Хунчуле. Отъ устья р. Ян-му-тьхауза тропа идетъ вверхъ по долинѣ этой рѣки на старовѣрческія деревни Лудье и Мельники, лежащія въ этой долинѣ. Далѣе тропа, подымаясь вверхъ по р. Ян-му-тьхауза и одному изъ ея лѣвыхъ притоковъ, вступаетъ въ горы и тайгу, которыми идетъ черезъ перевалъ (по картѣ между горой Янмудынза и высотой 470) на югъ и долинками мелкихъ лѣвыхъ притоковъ рѣки Судзу-хэ выводитъ въ долину этой рѣки къ деревнѣ Юмбаша, лежащей на почтовомъ трактѣ, близъ почтовой станціи Гродековской.

Отсюда движеніе по тракту: налѣво на заливъ Св. Ольги, направо (къ западу) на Сучанъ и въ заливъ Америка.

Тропа эта общеизвѣстна среди старовѣровъ всѣхъ деревень по р. Улахэ и ихъ показанія объ ней вполнѣ согласуются. Движеніе по ней значительно и непрерывно, поэтому сами проѣзжающіе поддерживаютъ ее по тайгѣ въ порядкѣ: расчищаютъ буреломъ, дѣлаютъ объѣзды валежника, прорубаютъ чащу и поросли.

Дорога представляетъ ясный и вѣрный путь сообщенія во всякое время года и всякую погоду—для вьюковъ и всадниковъ. Тяжелыхъ горныхъ подъемовъ нѣтъ, тропа проведена выгодно, болотъ въ значительныхъ пространствахъ не встрѣчается, рѣки переходимы бродомъ и броды каменистые, объѣзженные. Вслѣдствіе очень большого паденія ложа этихъ горныхъ рѣкъ, даже самая сильная вода не застаивается и если дѣлаетъ препятствіе при переправѣ, то на какой нибудь часъ.

Зимой старовѣры ѣздятъ этой тропой санями, дѣлая лишь подъѣзды изъ жердей къ большимъ валежникамъ (нѣчто вродѣ аппарелей). Когда усыплетъ снѣгомъ—валежникъ такимъ образомъ легко проѣзжается санями.

По мнѣнію старовѣровъ эту тропу легко передѣлать въ колесную дорогу: надо только мѣстами устроить просѣки и вообще расширить путь. Горы будто-бы препятствія не составятъ.

Минувшую зиму они на саняхъ переправили этой тропой сотни ульевъ.

Устье р. Фудина—заливъ Св. Ольги.

5) По колесной дорогѣ отъ Сандагоу на сѣверъ по долинѣ р. Улахэ, за переправой черезъ р. Фудинъ у слѣдовъ сожженной фанзы Чингоуза (см. описаніе пути № 6) колесная дорога идетъ правымъ берегомъ Фудина вверхъ по его долинѣ. Какъ колесная она продолжается до конца вновь нарѣзаннаго, но еще не заселеннаго, участка деревни Фудинъ 4-й, а затѣмъ переходитъ въ двѣ тропы, изъ коихъ болѣе южная черезъ горы и тайгу выводитъ къ верховьямъ рѣки Аввакумъ и по этой рѣкѣ—въ заливъ Св. Ольги.

Мнѣ пришлось говорить съ старовѣрами деревни Каменки, которые весной этого года проходили до залива Св. Ольги этой тропой. По ихъ словамъ дорога эта—лучшая изъ имѣющихся тропъ на Ольгу съ береговъ Улахэ (не считая вышеупомянутой отъ Сандагоу, которую они считаютъ не тропой, а проѣзжей дорогой). Тайга сильно ее заглушаетъ и заваливаетъ; вслѣдствіе длины безъ проводника пройти ее трудно—есть нѣсколько трудныхъ мѣстъ, гдѣ она разбивается. Но для людей знакомыхъ съ мѣстностью она всегда проходима. Пользуются ею сравнительно часто, потому что она много короче и,—для знающаго человѣка,—не труднѣе, какъ вьючная тропа, чѣмъ тропа отъ Сандагоу на Ольгу черезъ Юмбаши.

Во всякомъ случаѣ заброшенной и запущенной эту тропу считать нельзя.

Устье р. Фудина—заливъ Св. Ольги.

6) Другая тропа съ Фудина на Ольгу начинается отъ конца колесной дороги по долинѣ Фудина, гдѣ и предыдущая, но лежитъ сѣвернѣе и выводитъ на р. Тадушу и отъ ея низовьевъ тропой-же на Ольгу. Это тропа малоизвѣстная, по отзывамъ старовѣровъ Каменки, проходившихъ ее лѣтъ 10 тому назадъ,—трудна, обильна болотами и еще тогда была запущена. Теперь ею никто не ходитъ, кромѣ звѣролововъ. Какъ сквозная—она, по ихъ мнѣнію, вѣроятно не существуетъ.

Устье р. Ното—заливъ Св. Ольги.

По картѣ тропа отъ устья р. Ното выводитъ вверхъ по теченію этой рѣки черезъ горы въ долину р. Тютиха. Про существованіе этой тропы старовѣры д.д. Коктаровки, Каменки и Варпаховки знаютъ только слухи: будто такая тропа есть и выходитъ она „къ поморамъ".

Но существуетъ малоизвѣстная, но несомнѣнная тропа вверхъ по р. Ното, колесная до конца участка новонаселяемой деревни Ното 4-я,—выводящая дальше черезъ горы въ долину той-же рѣки

Тадуши, куда выходятъ и обѣ тропы съ Фудина,—а отъ долины Тадуша есть тропы и къ заливу Св. Ольги.

Какъ идетъ эта тропа, въ какомъ она состояніи—узнать не удалось, такъ-же какъ увидѣть проходившихъ ее.

Общія свойства тропъ.

Преимущество ихъ то, что на нихъ слабо отзывается, въ смыслѣ порчи и удобопроходимости, вліяніе времени года и состояніе погоды. Даже продолжительные дожди мало ухудшаютъ состояніе тропъ, такъ-какъ идутъ онѣ преимущественно по скалистому или каменистому грунту или по толстому слою хвои и листьевъ, грязи не дающему. Горныя болотца, сквозь которыя проступаетъ камень и лежащія на камнѣ—также остаются проходимыми.

Болотныя полосы большой площади на высокихъ мѣстахъ (напримѣръ у р. Табахеза)—исключенія.

Зимой болота затягиваетъ *) и тропа, даже по первопутку, не теряетъ той степени уловимости, которая была до снѣга; ложбинка съ крошечными валиками замѣчается по листвѣ—также замѣтно и на снѣгу, такъ какъ снѣгъ ложится ровно. Убѣдился лично.

Что бываетъ при глубокихъ снѣгахъ или послѣ метелей выяснить не удалось.

Недостатокъ тропъ—главнымъ образомъ то, что, будучи оставлены безъ пользованія, онѣ довольно быстро уничтожаются работой тайги: сухимъ листомъ, хвоей, буреломомъ и валежникомъ.

*) Вслѣдствіе отсутствія старожиловъ, хорошо знакомыхъ со свойствами тропы № 3—отъ дер. Семеновки до деревни Сандагоу, часть которой пройдена развѣдкой,—не удалось выяснить, замерзаютъ-ли и насколько надежно большія болота по р. Табахезѣ.

Вообще, какъ пришлось замѣтить, степень замерзанія болотъ—очень различна и обусловливается количествомъ ключей на болотахъ.

Маршрутъ

НИКОЛЬСКЪ-УССУРІЙ

1. Отъ Никольска - Уссурійскаго черезъ Михай

Путь пригоденъ для движенія значительныхъ

1	2		3
Разстояніе отъ назначеннаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ: НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
3—4	Въ 500-хъ шаг. къ западу отъ дороги на протяженіи 2-хъ верстъ, тянутся барочныя постройки Никольскаго сводного лагеря. Съ восточной стороны у переѣзда небольшой баракъ командира корпуса.		Дорога отъ Никольска до переѣзда черезъ желѣзную дорогу—шириной до 12 шаг., грунтъ твердый—смѣсь чернозема съ пескомъ, движеніе по сторонамъ дороги возможно—съ восточной стороны для пѣхоты и съ западной для всѣхъ трехъ родовъ оружія. На переправахъ дорога суживается, въ полуверстѣ къ востоку отъ дороги протекаетъ ручей въ болотистыхъ берегахъ, доступный для пѣхоты.
5	Въ 1/2 верстѣ къ востоку отъ дороги образцовая ферма Никольскаго общества землеустройства; состоитъ изъ 4 деревянныхъ построекъ.		За переправой незначительный ручеекъ, откуда начинается легкій подъемъ, на протяженіи одной версты. Припряжки лошадей въ артиллеріи и обозахъ не потребуется, начиная отъ переѣзда ширина дороги до 2 шаг., грунтъ твердый—смѣсь чернозема съ преобладающимъ количествомъ песку.
8 1/4	Передъ мостомъ черезъ р. Рѣпьевку съ одной стороны дороги постоялый дворъ, съ другой лавка, всего 4 постройки деревянныхъ.		На 6-й и 7-й верстахъ легкій спускъ къ ручью Рѣпьевка; качество дороги то же. Отъ переправы черезъ Рѣпьевку, на протяженіи 1 1/2 верстъ (8-й и 9-й) подъемъ,—который можетъ потребовать припряжки лошадей въ артиллеріи и обозовъ только въ распутицу. На 11-й и 12-й верстѣ путь проходитъ между сопокъ, покрытыхъ очень мелкимъ кустарникомъ; съ юго-восточной стороны дороги крутой оврагъ.
9	Къ сѣвер. западу отъ дороги, въ одной верстѣ разстоянія — дер. Воздвиженское. Постройки деревянныя и очень небольшія: жилыя—состоятъ изъ 2, рѣдко 3-хъ комнатъ. Полы въ	двор. 206 кол. 82	Далѣе до деревни Михайловской крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ. Дорога за дер. Михайловской, на протяженіи 4 верстъ (16—20 в.) идетъ по очень слабому скату, перпендикуляр-

*) Развѣдку производилъ Капитанъ Сперанскій.

№ 19*).

СКІЙ—ТУРІЙ РОГЪ.

ловскую—дер. Абрамовку, длиной 31 верста.

силъ изъ всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.

4	5
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: Общая характеристика.
Въ 7 1/2 верстахъ у дер. Воздвиженской ручей Рѣпьевка, шириной до 9 шаг., глубиной до 4, съ твердымъ дномъ и пологими берегами. Переправа черезъ него состоитъ изъ деревяннаго моста, длиной 13 шаг., шириной около 2 шаг., на одномъ рядѣ свай; постройка прочная и выдержитъ переправу артиллеріи и обозовъ. Матеріалъ для починки моста можно достать только въ деревнѣ Воздвиженской. Спускъ къ мосту и подъемъ отъ него въ гору очень пологи. У въѣзда въ дер. Михайловскую—переправа черезъ ручей Михайловку, глубиной 3 фута, а шириной до 4 шаг.; дно у ручья твердое, берега пологіе; рядомъ съ мостомъ существуетъ бродъ, которымъ пользуются для сокращенія пути. Мостъ деревянный съ перилами, на 2-хъ парахъ свай, шириной около 2 шаг., длиной до 8 шаг.; постройка прочная и выдержитъ переправу артиллеріи и обозовъ.	Непрерывныхъ путей, параллельныхъ тракту, въ указанной полосѣ нѣтъ.

1	2		3
	большинствѣ случаевъ деревянные; стѣны вездѣ вымазаны известкой, насѣкомыхъ нѣтъ. Помѣщенія сухія и здоровыя, хотя въ общемъ тѣсныя; въ среднемъ, въ каждой избѣ можно помѣстить въ крайности около 20 человѣкъ. Конюшенъ и хлѣвовъ очень мало; скотъ круглый годъ держится во дворахъ на открытомъ воздухѣ и въ рѣдкихъ случаяхъ для нихъ строятся навѣсы. Дворы грязные, такъ какъ навозъ не вывозится въ поле. Сараевъ нѣтъ: солома и сѣно хранятся около дома въ стогахъ. Живутъ зажиточно: въ каждомъ дворѣ имѣется 3—6 лошадей, отъ 5 до 10 и болѣе штукъ рогатаго скота. Можетъ встрѣтиться недостатокъ въ топливѣ. Вода хороша.		ному къ направленію пути. Выпадающая влага здѣсь задерживается и при черноземномъ грунтѣ дорога портится послѣ даже небольшихъ дождей. На 25-й верстѣ пути отъ Никольска дорога проходитъ черезъ оврагъ съ довольно крутыми берегами и на днѣ котораго находится ручей. Подъемъ на противоположный берегъ потребуетъ припряжки лошадей въ обозѣ, въ особенности въ дурную погоду. Матеріала для починки моста нѣтъ близко. Отъ этого оврага дорога проходитъ на протяженіи 6 вер. (21—31-я версты) по плато съ очень пологой лощиной по серединѣ. Ширина дороги около 2 шаг., грунтъ черноземный, т. е. твердый въ сухую погоду и легко растворяющійся въ дождливую погоду. Въ описываемое время на этомъ участкѣ была грязь, хотя послѣ дождя прошло около 10 дней времени.
13	Дер. Михайловское. Постройки деревянныя и такого же характера, какъ въ предыдущемъ случаѣ. Сараевъ, пригодныхъ для расположенія въ нихъ на ночлегъ зимой,—нѣтъ; лошадей придется оставлять на коновязяхъ. Условія размѣщенія тѣже, что и въ предыдущемъ случаѣ; можетъ встрѣтиться недостатокъ въ топливѣ.	двор. 268, кол. 98	
31	Дер. Абрамовка. Условія размѣщенія такія-же какъ въ дер. Вознесенской, жилыя постройки деревянныя и тѣсныя; хозяйственныхъ построекъ очень мало. Живутъ зажиточно, дровъ нѣтъ, топятъ соломой, которая имѣется въ деревнѣ въ изобиліи, также какъ и сѣно. Вода хороша.	дв.54, кол. 12	

4	5

2. Дер. Абрамовка—д. Григорьевское—

Путь пригоденъ для движенія значительныхъ силъ изъ 3-хъ ро

1	2		3
Разстояніе отъ назначеннаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ: НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Длина. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Начальный пунктъ Абрамовка.		Отъ деревни Абрамовки до р. Сахеза ширина дороги отъ 2½ шаг. до 4 шаг., грунтъ черноземъ съ небольшой примѣсью песку. Дорога проходитъ по небольшимъ и пологимъ высотамъ и мѣстность допускаетъ движеніе по сторонамъ дороги всѣхъ 3-хъ родовъ орудій.
7	Дер. Григорьевское; деревня крестьянская, живутъ зажиточно; имѣется на каждый дворъ по 3—5 лошадей, 5—10 штукъ рогатаго скота, дома деревянные. Хозяйственныхъ построекъ мало, главнымъ образомъ жилыя помѣщенія, сухія, здоровыя; въ среднемъ могутъ вмѣстить въ крайности человѣкъ 15-20. Лошадей нельзя расчитывать расположить въ конюшняхъ и сараяхъ, такъ какъ послѣднихъ очень мало. Сѣно и солома хранится во дворахъ въ стогахъ; можетъ встрѣтиться недостатокъ въ топливѣ. Вода хороша.	двор. 173, кол. 18	За рѣкой Сахезой путь проходитъ на протяженіи 2 верстъ (3 и 4) по болотистой долинѣ р. Сахезы. Грунтъ черноземный и во время дождей легко растворяющійся. Движеніе по сторонамъ дороги доступно только пѣхотѣ во всякое время.
27	Почтовая станція Встрѣчная, состоитъ изъ жилаго дома и одного сарая съ навѣсомъ.	дв. 1	Начиная отъ дер. Григорьевской, съ 8-й версты пути, путь проходитъ по сопкамъ, образуя рядъ подъемовъ и спусковъ, болѣе или менѣе пологихъ. Припряжка можетъ потребоваться въ дурную погоду при плохой дорогѣ на подъемахъ: 1) въ д. Григорьевская, 2) въ 1-й верстѣ за деревней Григорьевской (сѣвернѣе); здѣсь кромѣ того размытъ путь и сдѣлана обходная дорога, 3) въ 15 верстахъ отъ Абрамовки (и въ 6 отъ дер. Григорьевской), дорога проходитъ черезъ оврагъ съ крутыми берегами, гдѣ обозу необходимо будетъ придать саперъ. Отсюда же начинаются размывы дороги. Въ одной верстѣ далѣе, въ виду размыва, проѣзжена новая дорога, въ обходъ испорченнаго участка.
	Въ 1½ верстахъ къ востоку отъ дороги расположенъ поселокъ Благодатный (казачій).	двор. 130, кол. 15	Грунтъ дороги, начиная отъ дер. Григорьевской, песокъ съ черноземомъ или песокъ съ глиной. Исключеніе составляютъ участки: считая отъ деревни Григорьевской, 5-я и 6-я верста, 10 и 14 версты, 21-я и 23-я, гдѣ въ грунтѣ преобладаетъ черноземъ и гдѣ описываемая дорога была грязной, не смотря на то, что послѣ дождя прошло около недѣли времени.
36	Дер. Хорольское. Степень зажиточности деревни и условія размѣщенія людей и лошадей тѣ-же, что и въ дер. Григорьевской. Дровъ нѣтъ; топятъ соломой, которая имѣется въ деревнѣ въ изобиліи. Вода хороша.	двор. 270 кол. 60	На всемъ протяженіи дороги по ея сторонамъ можетъ двигаться пѣхота; кавалерія можетъ задерживаться на болотистыхъ ручьяхъ, пересѣкающихъ дорогу.

*) Развѣдку производилъ Капитанъ Сперанскій.

д. Хорольское,—длиной 36 верстъ *).

довъ оружія и обозовъ; въ головной части должны быть саперы.

4	5
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ чрезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: Общая характеристика.
Въ $2^{1}/_{3}$ верстахъ отъ дер. Абрамовки путь проходитъ черезъ рѣку Сахезу. Рѣка образуетъ здѣсь, кромѣ главнаго русла, еще 1 рукавъ, ширина перваго до 9 шаг., глубина отъ 3 до 1 арш., грунтъ на днѣ твердый (подъ небольшимъ слоемъ ила). Берега низкіе, крутые и болотистые; мостъ деревянный, длиной до 12 шаг., шириной до $2^{1}/_{2}$, на 8 рядахъ свай. Рукавъ шириной до 2 шаг., глубиной около 3 арш.; дно твердое подъ слоемъ ила; берега низкіе, болотистые и крутые, переправа по мосту, длиной около 3 шаг., шириной около 2 шаг., оба моста требуютъ починки настила. Матеріала для починки не имѣется вблизи. По берегу растетъ мелкій ивнякъ.	

3. Дер. Хорольское,—почт. ст. Мо,—дер. Постъ

Движеніе значительныхъ силъ по этому пути во время продолжительныхъ совсѣмъ не

1	2		3
Разстояніе отъ назначеннаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ: НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
13½	Въ 13½ верстахъ отъ д. Хорольской почтовая станція Мо Состоитъ изъ одного деревяннаго жилого зданія.		Путь отъ Хорольскаго до почтовой станціи Мо. Средняя ширина дороги около 3 шаговъ, грунтъ изъ смѣси чернозема съ пескомъ. Первыя 6 верстъ дорога проходитъ по очень пологой высотѣ съ незамѣтными скатами.
28	Въ 28 верстахъ отъ д. Хорольской, вправо отъ дороги, расположена дер. Астраханка изъ 220 дворовъ при 11 колодцахъ. Жилые дома деревянные, изъ одной, двухъ и рѣдко 3 комнатъ, тѣсные, но сухіе и чистые; хозяйственныхъ построекъ больше чѣмъ въ предыдущихъ деревняхъ. Въ среднемъ можно расчитывать, что на 3 двора найдется 2 сарая, въ которыхъ можно помѣстить до 10 лошадей. Живутъ зажиточно. Топятъ дровами и хворостомъ, но запасы ихъ не велики. Воду берутъ изъ озера Ханки, причемъ во время вѣтра, когда волненіемъ размывается берегъ, вода эта очень грязна и въ первый разъ лошади пьютъ ее не очень охотно.	двор. 220, кол. 11	По сторонамъ дороги распаханныя поля и заимки. Начиная съ 7 версты, дорога проходитъ по низменности (по долинѣ р. Мо). Отъ прошедшихъ въ концѣ августа подрядъ нѣсколькихъ тайфуновъ, вся низменность, шириной до 18 верстъ, была залита водой. Перевозка почты и пассажировъ по тракту производилась на лодкахъ. Ко времени рекогносцировки указаннаго раіона вода спала. По тракту можно было ѣздить на лошадяхъ. По сторонамъ дороги попадались на встрѣчу брошенныя лодки. Большинство мостовъ было снесено и разворочено. Луга по сторонамъ дороги еще были залиты водой, но трава была уже видна и попадались сухія мѣста. Грунтъ на лугахъ, до 1-й версты по сторонамъ дороги, вообще твердый (подъ слоемъ дерна) и выдерживалъ гружевую двуколку и всадниковъ. Участокъ дороги передъ станціей Мо, протяженіемъ до 1½ версты, былъ сплошь залитъ водой и въ обходъ его былъ проложенъ новый путь.
31	Постъ Камень Рыболовъ, 92 двора, 6 колодцевъ. Характеръ построекъ и условія размѣщенія тѣ же.	дв.92, кол. 6	

*) Развѣдку производилъ Капитанъ Сперанскій.

Камень Рыболовъ, длиной 33 версты *).

дождей можетъ вызвать очень сильныя затрудненія или сдѣлаться даже возможнымъ.

4	5
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы. 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: Общая характеристика.
Въ 15½ верстахъ отъ д. Хорольской рѣка Мо; у мѣста переправы, кромѣ главнаго русла, имѣется еще одинъ рукавъ. Ширина главнаго русла 12 шаг., глубина около 2½ арш., много бродовъ, дно слегка илистое, но твердое. Быстрота теченія—средняя. Лѣвый берегъ около 1 аршина высоты—песчаный, крутой, правый пологій и низкій. Берега поросли ивнякомъ. Переправа состоитъ изъ деревяннаго моста, длиной 21 шаг., шириной около 2½ шаг., на 6 рядахъ свай, по 4 сваи въ каждомъ ряду. Мостъ прочной постройки и выдержитъ переправу артиллеріи и обозовъ. Рукавъ рѣки Мо около 3½ шаг. ширины, глубина около 1½ аршинъ, берега низкіе, но крутые, грунтъ твердый, песчаный, мостъ деревянный, безъ перилъ, длина около 12 аршинъ, на 8 сваяхъ. Ширина не позволитъ разъѣхаться на мосту повозкамъ. Мостъ не совсѣмъ прочный, нужно перемѣнить настилъ. Матеріала для починки мостовъ нѣтъ вблизи. Въ 21 верстѣ отъ д. Хорольской путь пересѣкается ручьемъ Эрикъ. Ручей съ болотистыми берегами и илистымъ дномъ, шириной около 2 шаг., мостъ черезъ него деревянный, безъ перилъ, длиной около 1½ шаг., построенъ изъ лежней съ накатникомъ.	Непрерывныхъ параллельныхъ тракту путей изъ Хорольской въ Камень Рыболовъ нѣтъ. Всѣ они прерываются болотистой долиной рѣки Мо. Долина, т. е. низменность по р. Мо шириной около 15 верстъ.

4. Дер. Постъ Камень-Рыболовъ,—Троицкое,—

Путь пригоденъ для движенія значительныхъ

1	2		3
Разстояніе отъ назначеннаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
8	Въ 8 верстахъ отъ дер. Постъ Камень-Рыболовъ—деревня Троицкая. Дворовъ 121, колодц. 12. Стоитъ на ручьѣ безъ названія. Жители живутъ зажиточно; на каждомъ дворѣ въ среднемъ около 20 головъ крупнаго скота. Постройки деревянныя. Жилыя очень опрятны, но тѣсноваты, въ крайности могутъ вмѣстить въ среднемъ человѣкъ по 15—20, хозяйственныхъ построекъ мало. На размѣщеніе людей и лошадей по сараямъ расчитывать нельзя, за полнымъ почти отсутствіемъ пригодныхъ для этого сараевъ. Сѣна и соломы имѣется въ среднемъ по 1—2 стога на дворъ, топлива мало. Топятъ дровами, хворостами и соломой. Вода хороша.	двор. 121, кол. 12	Ширина дороги въ 2—3 повозки. Грунтъ дороги на высотахъ состоитъ изъ щебня или смѣси песку съ очень небольшимъ количествомъ глины или чернозема. На низинахъ грунтъ черноземный. На 6-й верстѣ отъ дер. Постъ Камень-Рыболовъ два довольно крупныхъ подъема, для которыхъ можетъ не потребоваться припряжки лошадей въ обозахъ только въ сухую погоду или при отсутствіи продолжительныхъ дождей. Лѣсовъ нѣтъ. Встрѣчается изрѣдка мелкій кустарникъ. Пѣхота по сторонамъ дороги вездѣ пройдетъ, за исключеніемъ р. Сіанъ-хэ, во время разлива послѣдней, когда она выходитъ изъ береговъ и теченіе ея становится стремительнымъ.

*) Развѣдку производилъ Капитанъ Сперанскій.

Ильинка,—Платоноалександровскъ, длиной 35 верстъ *).

силъ изъ 3-хъ родовъ оружія и обозовъ.

4	5
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы. 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправы черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: Общая характеристика.
Въ 1 верстѣ сѣвернѣе Ильинки путь пересѣкается рѣчкой Сіанъ-хэ. Во время рекогносцировки раіона, Сіанъ-хэ была шириной 14 шаг., глубиной до 1 1/2 арш. Берега низкіе, пологіе, песчаные, посреди рѣки песчаная отмель. Быстрота теченія выше средней, берега поросли лозой. Въ августѣ мѣсяцѣ, послѣ нѣсколькихъ прошедшихъ подрядъ тайфуновъ, Сіанъ-хэ вышла изъ береговъ и въ октябрѣ мѣсяцѣ можно было видѣть на ея берегахъ вывороченныя съ корнями деревья, пути, шедшіе по ея берегу, даже въ 30 верст. выше Ильинки размыты, трава по берегамъ занесена галькой и даже крупными камнями на пространствѣ до 150 шаг. въ обѣ стороны отъ главнаго русла рѣки. У Ильинки черезъ Сіанъ-хэ деревянный мостъ длиной до 24 шаг., шириной до 3 шаг., на 14 парахъ свай. Мостъ прочной постройки и выдержитъ переправу артиллеріи и обозовъ. У мѣстныхъ жителей Сіанъ-хэ называется Синтухой. Въ 7 верстахъ отъ дер. Ильинки, сѣвернѣе ея, путь пересѣкается болотистымъ ручьемъ Грязнухой. Ширина около 2 аршинъ, глубина	Къ западу отъ почтоваго тракта проходитъ дорога длиной около 9 1/2 в. отъ Камня-Рыболова до дер. Троицкой. Наибольшее удаленіе ея отъ тракта до 2 1/4 вер. Путь хорошъ когда онъ проходитъ по высотамъ (около 5 1/2 вер.) и плохъ на послѣднихъ 4-хъ верстахъ, гдѣ онъ проходитъ въ низинѣ съ черноземнымъ грунтомъ. Проведенъ для проѣзда на расположенныя здѣсь заимки. Отъ дер. Троицкой до д. Ильинки мѣстность по сторонамъ дороги изрѣзана полевыми дорогами, проведенными на заимки изъ обѣихъ деревень. Нѣкоторыя затрудненія могутъ встрѣтиться при переходѣ черезъ лощины, слегка болотистыя съ черноземнымъ грунтомъ. Отъ деревни Ильинки нѣтъ непрерывныхъ путей къ Платоноалександровску, параллельныхъ тракту. Всѣ полевыя дороги сходятся къ тракту у моста черезъ болотистую рѣчку. Тоже и относительно параллельныхъ дорогъ, идущихъ изъ Платоноалександровска въ Ильинку.

1	2		3
	Въ 18½ верст. отъ дер. Постъ Камень-Рыболовъ дер. Ильинка. Стоитъ на р. Сіанъ-хэ. Характеръ построекъ и условія размѣщенія тѣ же, что и въ предыдущемъ случаѣ.	двор. 145, кол. 54	
34	Дер. Платоноалександровскъ (Платоновка). Деревня эта составилась изъ двухъ разросшихся деревень Петропавловки и Самарки (какъ обозначено на картѣ), изъ прежнихъ названій осталось только одно Самарка, такъ называется южная часть деревни. Деревня стоитъ на озерѣ Ханка, но жители занимаются, главнымъ образомъ, земледѣліемъ. Во всей деревнѣ всего 5 маленькихъ лодокъ. Живутъ зажиточно. Условія размѣщенія тѣ же, что и въ вышеуказанныхъ случаяхъ.	двор. 140, кол. 6	

4	5
до $2^{1}/_{2}$; дно илистое, теченіе слабое. Берега низкіе, пологіе и болотистые. Мостъ деревянный изъ накатника. Въ $31^{1}/_{2}$ верстѣ отъ Камня-Рыболова (не доходя 2-хъ верстъ до Платоноалександровска) имѣется еще одинъ деревянный мостъ на 2-хъ парахъ свай, черезъ болотистый ручей безъ названія.	

5. Дер. Платоноалександровскъ (на старыхъ картахъ Петропавловка и Самарка)—

Путь пригоденъ для движенія значительныхъ

1	2		3
Разстояніе отъ назначеннаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ: НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
$4^{1}/_{2}$	Въ $4^{1}/_{2}$ верстахъ отъ д. Платоноалександровскъ къ востоку отъ дороги видна, верстахъ въ 2-хъ, дер. Новокачалинская (казачья). Ранѣе деревня эта называлась Малоусачинской (на картахъ обозн. Малоусач.) Стоитъ на озерѣ Ханкѣ. Жители занимаются земледѣліемъ и живутъ зажиточно: по 10—15 головъ рогатаго скота, по 8—10 лошадей на дворъ, дворовъ 106, колодцевъ 7.	двор. 106, кол. 7	Средняя ширина въ 2—3 повозки. Грунтъ дороги на высотахъ,—смѣсь песку съ очень небольшимъ количествомъ глины или чернозема; на низинахъ грунтъ черноземный съ незначительною примѣсью песку; крутыхъ подъемовъ и спусковъ, которые могли бы потребовать тормоза или припряжки лошадей въ обозахъ, нѣтъ.
7	Въ 7 верстахъ отъ Платоноалександровска, на ручьѣ Большіе Усачи, стоитъ брошенный жителями поселокъ Большіе Усачи, состоящій изъ 4 домовъ и 1 водяной мельницы; постройки полуразрушились.		
19	Деревня Постъ Турій Рогъ 60 дворовъ 1 колодецъ. Названіе „постъ“ сохранилось отъ того времени, когда здѣсь стоялъ казачій постъ для наблюденія	двор. 60, кол. 1	На всемъ 19 верстномъ протяженіи дороги мѣстность допускаетъ движеніе пѣхоты по сторонамъ дороги. Лѣсовъ нѣтъ. На протяженіи послѣднихъ 10 верстъ, по обѣимъ сторонамъ дороги, растетъ мелкій кустарникъ.

*) Развѣдку производилъ Капитанъ Сперанскій.

брошенный поселокъ Большіе Усачи—д. Постъ Турій Рогъ, длиной 20 верстъ *).

силъ изъ 3-хъ родовъ оружія и обозовъ.

4	5
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы. 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: Общая характеристика.
Въ 4½ верстахъ отъ Платоно-Александровска дорогу пересѣкаетъ безымянный ручей, шириной до 2 шаг., глубиной до 1 аршина, съ крутыми, до 2-хъ аршинъ высоты, берегами и песчанымъ дномъ; моста нѣтъ. Спускъ и подъемъ легко могутъ быть разработаны нѣсколькими саперами.	Непрерывныхъ дорогъ изъ Платоно-александровска въ дер. Постъ Турій Рогъ, параллельныхъ тракту, нѣтъ. Съ той и другой стороны къ западу отъ тракта подходятъ по одной, едва намѣченной, дороги къ болотистой долинѣ р. Большіе Усачи и здѣсь прерываются. Рѣка болотистая и черезъ нее можетъ пройти только пѣхота—въ бродъ.
Въ 7 верстахъ отъ деревни Платоно-Александровска протекаетъ ручей Большіе Усачи; ширина до 2 шаг., глубина около ¾ аршина. Дно твердое, песчаное, теченіе слабое; берега пологіе и сухіе, моста нѣтъ. Въ случаѣ большой воды матеріалъ для постройки моста можно было бы достать изъ стоящихъ на берегу и брошенныхъ жителями избъ бывшаго поселка Большіе Усачи.	

1	2		3
	за китайской границей. Въ настоящее время здѣсь образовалась крестьянская деревня изъ переселенцевъ изъ Россіи; стоитъ на озерѣ Ханка. Жители занимаются только земледѣліемъ, на всю деревню 4 маленькихъ лодки, т. е. рыболовство промысла не составляетъ. Живутъ зажиточно; въ среднемъ приходится на каждый дворъ по 3—4 лошади и по 6—8 штукъ крупнаго рогатаго скота. Постройки деревянныя. Жилыя постройки тѣсноваты,но очень чисты, могутъ вмѣстить въ крайности человѣкъ по 20 въ среднемъ. Сараевъ, удобныхъ для размѣщенія въ нихъ на ночлегъ, очень мало; лошадей придется держать на коновязяхъ. Топятъ дровами и хворостомъ; воду берутъ изъ Ханки; вода хороша, когда озеро спокойно и очень мутна и даже грязна, когда на озерѣ волненіе. Сѣна и соломы имѣется въ общемъ по 1-му стогу на дворъ.		

4	5

Маршрутъ

КОМИССАРОВКА —

1. П. Комиссаровка—д. Дворянка (Молдаванка)—д. Бара

Путь пригоденъ для движенія значительныхъ силъ изъ 3-хъ родовъ оружія
женіе по долинѣ р. Сіан-хэ (Синтухи) и устройство пере

1	2		3
Разстояніе отъ назначеннаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ: НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Деревня Комиссаровка (поселокъ Комиссаровскій). Жители деревни принадлежатъ къ Уссурійскому казачьему войску. Живутъ зажиточно, держатъ до 6—10 лошадей на дворъ, рогатаго скота 10—15 головъ. Дома деревянные, опрятные, состоятъ изъ 2—3 комнатъ; дворы грязные, навозъ не вывозится; сараевъ, удобныхъ для размѣщенія на ночлегъ, мало. Лошадей придется держать на коновязахъ. Овса и ячменя не было. Сѣна и соломы по 1 — 2 стога на каждомъ дворѣ. Топятъ дровами. Вода хороша.	двор. 75, кол. 8	Средняя ширина дороги въ 2—3 повозки. Грунтъ черноземъ съ большой примѣсью песку. Подъемы начинаются съ 18-й версты пути. Подъемъ къ д. Дворянкѣ (Молдаванка) не особенно крутъ, но въ виду черноземнаго грунта здѣсь, въ дождливую погоду можетъ потребоваться пристяжка лошадей къ обозу. На 24-й и 26-й верстѣ два перевала. На 1-мъ перевалѣ — подъемъ пологій, по хорошо распланированной (разбита зигзагами и благоустроена) дорогѣ, но спускъ крутой и потребуетъ тормоза въ обозѣ. Далѣе—до Атамановскаго поселка, крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ. Путь идетъ по долинѣ р. Сіанъ-хэ и отклоняется отъ послѣдней только у дер. Дворянки; на протяженіи 8 верстъ идетъ горами и затѣмъ переходитъ опять въ долину той же рѣки. Мѣстность по сторонамъ дороги—въ долинѣ луга съ очень высокой травой (болѣе половины человѣческаго роста); горы покрыты очень рѣдкимъ лѣсомъ (дубомъ). Движеніе по сторонамъ дороги можетъ производиться только въ сухую погоду. Во время дождей Сіанъ-хэ сильно разливается и заливаетъ по сторонамъ дороги ямы и рвы, оставшіеся отъ ея стараго русла и разливовъ весной.
19	Въ 19 верстахъ отъ д. Комиссаровки — д. Дворянка. Населена новоселами, частью Молдаванами (отчего она называется иногда Молдаванкой), частью Русскими. Деревня образовалась недавно. Жители живутъ въ наскоро построенныхъ мазанкахъ, очень	двор. 130, кол. 14	

*) Развѣдку производилъ Капитанъ Сперанскій.

№ 20*).

ГРИГОРЬЕВСКОЕ.

башева Левада—пос. Атамановскій, длиной 44 версты.

и обозовъ только въ сухое время. Послѣ продолжительныхъ дождей двиправъ черезъ рѣку можетъ вызвать сильныя затрудненія.

4	5
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы. 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: Общая характеристика.
Въ 4-хъ верстахъ отъ дер. Комиссаровки, путь проходитъ черезъ р. Сіанъ-хэ. Ширина рѣки до 4 саж., глубина около $^3/_4$ аршина, дно твердое, песчаное съ крупной галькой, быстрота теченія болѣе средней, берега обрывистые, около $^1/_2$ аршина высоты (надъ водой). Моста нѣтъ. Переправа удобная. Спускъ и подъемъ на переправѣ пологіе. Весной и во время продолжительныхъ дождей рѣка разливается, теченіе дѣлается стремительнымъ и переправа становится невозможной. Въ $17^1/_2$ верстахъ отъ Комиссаровки дорога еще разъ пересѣкаетъ Сіанъ-хэ. Здѣсь во время разлива рѣки, послѣ прошедшихъ въ августѣ тайфуновъ, утонулъ вмѣстѣ съ верховой лошадью казакъ, пытавшійся переплыть Сіанъ-хэ. Моста нѣтъ, переправа въ сухое время очень удобна. Матеріалъ для постройки мостовъ въ указанныхъ пунктахъ придется доставать съ горъ. Болотъ, затрудняющихъ движеніе, въ сухое время года—нѣтъ, но по сторонамъ дороги много ямъ и рвовъ, оставшихся отъ весеннихъ разливовъ рѣки.	Параллельныхъ дорогъ нѣтъ.

1	2		3
	тѣсныхъ деревянныхъ избахъ, нѣкоторые въ землянкахъ. Хозяйственныхъ построекъ нѣтъ. Скота и лошадей было очень мало; фуража не было, запасовъ топлива тоже. Вода хороша.		
31	На 31-й верстѣ отъ Комиссаровки, вправо отъ дороги (къ сѣв.-западу) стоятъ 3 корейскихъ фанзы (двора). Помѣщенія деревянныя, тѣсныя, не совсѣмъ опрятныя. Имѣлось въ общей сложности около ста пудовъ зерна (пшеницы и овса). Во дворѣ было 4 стога соломы.		
39	Въ 39 верстахъ отъ Комиссаровки—дер. Барабашева Левада. Жители живутъ зажиточно. Постройки главнымъ образомъ — жилыя, хозяйственныхъ мало, всѣ деревянныя, опрятныя, но тѣсноватыя. Топятъ дровами. Вода хороша.	двор. 17, кол. 2	
44	Въ 44 верстахъ отъ Комиссаровки—дер. Атамановскій поселокъ. Названіе сохранилось отъ того времени, когда здѣсь жилъ Командиръ казачьей сотни, наблюдавшей китайскую границу. Впослѣдствіи населявшіе ее казаки выселились, оставшіяся постройки сгорѣли и теперь ее населяютъ новоселы, прибывшіе изъ Россіи. Хозяйствомъ еще не успѣли обзавестись, жувутъ въ наскоро сколоченныхъ избенкахъ, до крайности тѣсныхъ; въ среднемъ на каждый дворъ приходится по 1 лошади и меньше чѣмъ по одной коровѣ. Фуража нѣтъ, хлѣбъ пока покупали, запасовъ топлива нѣтъ. Вода хороша.	двор. 12, кол. нѣтъ.	

4	5	

2. Изъ пос. Атамановскаго черезъ пос. Духовской

Въ сухое время года путь доступенъ для движенія всѣхъ 3-хъ родовъ ору продолжительныхъ дождей участки пути, проходящіе по рѣчнымъ долинамъ, при движеніи значительныхъ

1	2		3
Разстояніе отъ назначеннаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ: НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
23	Въ 23 верстахъ отъ Атамановскаго поселка, на рѣчкѣ Бей-чи-хэ дер. Смячи (посел. Духовской). Населеніе принадлежитъ къ Уссурійскому казачьему войску. Постройки деревянныя. Хозяйственныхъ построекъ мало. Нельзя расчитывать размѣститься на ночлегъ въ сараяхъ, такъ какъ послѣднихъ мало и они очень грязные. Лошадей придется держать на коновязяхъ. Въ общемъ деревня зажиточная,—по 10 15 головъ рогатаго скота на дворѣ, по 6—8 лошадей, въ каждомъ дворѣ имѣется по 1—2 стога сѣна и соломы. Топятъ дровами. Вода хороша.	двор. 71, кол. 2	Средняя ширина дороги въ 2 повозки. Грунтъ дороги до поселка Духовскаго (до дер. Смячи) частью песчаный, частью каменистый.— Отъ поселка Духовскаго до дер. Жарикова грунтъ дороги на высотахъ черноземъ съ пескомъ, въ лощинахъ черноземъ. Первыя 5 верстъ (Нинча) путь проходитъ по долинѣ ручья Надча. Ручей почти высохъ и препятствія не составляетъ. Долина покрыта высокой (болѣе половины человѣческаго роста) травой. Горы по сторонамъ долины поросли рѣдкимъ лѣсомъ. Въ долинѣ на всемъ протяженіи отдѣльныя деревья. На 6 верстѣ пути дорога поворачиваетъ въ долину ручья Наталка и идетъ по ней до перевала (на 13 верстѣ). Ручей совершенно высохъ, съ каменистымъ дномъ и песчаными, очень пологими берегами. Дорога много разъ пересѣкаетъ этотъ ручей и во время разлива послѣдняго движеніе по дорогѣ можетъ вызвать затрудненія. Долина покрыта кустарникомъ и отдѣльными деревьями. На горахъ рѣдкій лѣсъ. Движеніе по сторонамъ дороги будетъ стѣснено, такъ какъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ съ одной стороны дороги къ ней вплотную подходятъ крутые скаты горъ, съ другой ручей. Подъемъ и спускъ съ перевала на 13-й верстѣ—пологіе.
36	Въ 36 верстахъ отъ Атамановскаго поселка путь проходитъ черезъ дер. Жариково. Характеръ по-	двор. 312, кол. 73	

*) Развѣдку производилъ Капитанъ Сперанскій.

(дер. Смячи) въ дер. Жариково, длиной 38 верстъ. *).

жія и даже обозовъ, если послѣднимъ будутъ приданы саперы. Послѣ заливаются въ нѣкоторыхъ мѣстахъ водой, что можетъ вызвать затрудненія силъ отряда съ ихъ обозами.

4	5
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы. 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправы черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: Общая характеристика.
Первыя 5 верстъ путь идетъ по долинѣ ручья Надча, причемъ дорога пересѣкаетъ его одинъ разъ. Ручей почти высохъ и препятствій не составляетъ. Дно твердое, состоитъ изъ гальки и камней; берега песчаные. Мостовъ нѣтъ. Отъ 5-й до 13 версты путь идетъ по долинѣ ручья Наталки, притока Надчи. Ручей совершенно высохъ, дно каменистое, частью песчаное; берега пологіе. По признакамъ можно судить, что во время дождей ручей сильно разливается и заливаетъ дорогу. Есть размывы дороги. Мостовъ на ручьѣ нѣтъ. Отъ перевала на 13 верстѣ до дер. Смячи вдоль дороги течетъ ручей безъ названія, мелкій, но съ обрывистыми берегами. Въ томъ мѣстѣ, гдѣ онъ пересѣкается дорогой, глубина его около 1 арш., дно песчаное, покрытое крупной галькой, овраги: съ лѣвой стороны дороги при подъемѣ на перевалъ (на 13-й верстѣ). Въ 1-й верстѣ за дер. Смячи (Духовской поселокъ) 2 оврага, первый справа отъ дороги при подъемѣ, второй слѣва при спускѣ съ горы. Овраги съ крутыми берегами и могутъ стѣснить въ этихъ пунктахъ движеніе по сторонамъ дороги.	Параллельныхъ дорогъ нѣтъ.

1	2		3
	строекъ и условія размѣщенія тѣ-же, что и въ предыдущемъ случаѣ. Въ сѣнѣ ощущается недостатокъ даже для собственныхъ потребностей деревни. Топятъ дровами и соломой, послѣдняя имѣется въ изобиліи. Вода хороша.		За переваломъ путь идетъ по долинѣ ручья безъ названія. Съ правой стороны дороги препятствій для движенія пѣхоты—не встрѣчается. Съ лѣвой—оврагъ. Ручей почти безводный, мелкій, дно каменистое, также какъ грунтъ дороги. На горѣ рѣдкій лѣсъ. За Духовскимъ поселкомъ, на 25-й верстѣ, 28-й и 31-й имѣется три подъема, для которыхъ припряжки лошадей въ обозахъ и артиллеріи не потребуется. Спуски пологіе. Передъ послѣдними двумя подъемами дорога проходитъ черезъ болотистые ручьи, незначительные, но съ топкимъ дномъ и съ топкими берегами. Мостовъ нѣтъ. Въ дурную погоду переправа черезъ нихъ обозовъ можетъ вызвать затрудненія. Матеріалъ для мостовъ придется тащить за 2—3 версты. Мѣстность на участкѣ Смячи-Жариково довольно открытая и допускаетъ, въ общемъ, движеніе пѣхоты и по сторонамъ дороги.

4	5

3. Изъ дер. Жариково черезъ пос. Нестеровъ

При движеніи значительныхъ силъ, въ особенности артиллеріи и обозовъ, чи-хэ и Тахе-яжъ, въ особенности Бей-чи-хэ, гдѣ

1	2		3
Разстояніе отъ назначеннаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ: НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Длина. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
13	Начальный пунктъ дер. Жариково. Въ 13 верстахъ отъ д. Жариково—дер. Нестерово. Стоитъ на р. Та-хе-яжъ, деревня казачья: живутъ зажиточно, на каждый дворъ приходится въ среднемъ около 4-хъ лошадей и 6—10 штукъ крупнаго рогатаго скота, постройки деревянныя. Жилыя тѣсноваты. Въ крайности могутъ вмѣстить по 20 человѣкъ въ среднемъ. На размѣщеніе людей и лошадей по сараямъ расчитывать нельзя. Сѣна и соломы имѣется въ общемъ по 1—2 стога въ каждомъ дворѣ, топятъ хворостомъ и соломой; вода хороша.	двор. 102, кол. 30	Ширина пути—при выѣздѣ изъ дер. Жариково въ 4—5 повозокъ, затѣмъ суживается до 2—3 повозокъ. На протяженіи 13 верстъ, между д.д. Жариковымъ и Нестеровымъ, путь проходитъ по двумъ очень пологимъ высотамъ или даже плато, раздѣленнымъ между собой долиной Бей-чи-хэ; ширина долины до 2-хъ верстъ. Грунтъ дороги на высотахъ—твердый,—черноземъ съ примѣсью песку; въ долинѣ черноземъ. Дорога полевая, идетъ въ долинѣ по болотистому лугу и, послѣ прошедшихъ въ августѣ дождей, движеніе по ней артиллеріи и обозовъ можетъ вызвать большія затрудненія. Мѣстность открытая и за исключеніемъ долины Бей-чи-хэ по сторонамъ дороги могутъ двигаться всѣ три рода оружія.
27	Въ 27 верстахъ отъ дер. Жарикова—дер. Прилуки, крестьянская, стоитъ на одномъ изъ притоковъ р. Сахезы. Живутъ зажиточно. Постройки деревянныя; условія размѣщенія людей и лошадей тѣ же, что и въ дер. Нестеровка. Запасы сѣна и соломы имѣются въ стогахъ на каждомъ дворѣ. Можетъ встрѣтиться недостатокъ въ дровахъ; вода хорошая.	двор. 87, кол 21	Отъ поселка Нестерово путь, на протяженіи 4 верстъ, идетъ по долинѣ р. Та-хэ-яжъ, по ея правому берегу; дорога полевая, ширина въ 1—2 повозки, идетъ по болотистому открытому лугу, грунтъ черноземный. На 5-й верстѣ отъ Нестерова дорога поворачиваетъ въ горы и на 9-й и 12-й верстахъ отъ Нестерова (и въ 23 и 27 верстахъ отъ Жарикова) проходитъ черезъ 2 перевала. Подъемъ на 2-й перевалъ, длиной около $^{1}/_{2}$ версты, довольно крутъ и можетъ потребовать припряжки лошадей въ обозѣ. Грунтъ—песокъ съ черноземомъ; при спускѣ въ д. Прилуки—песокъ. Мѣстность гористая, покрыта изрѣдка рѣдкимъ кустарникомъ и для движенія по сторонамъ дороги не представитъ особыхъ затрудненій только для пѣхоты.

*) Развѣдку производилъ Капитанъ Сперанскій.

въ деревню Прилуки, длиной 27 верстъ *).

встрѣтятся препятствія при прохожденіи черезъ болотистыя долины р.р. Бейне имѣется мостовъ и грунтъ въ долинѣ болотистый.

4	5
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: Общая характеристика.
Въ $4^{3}/_{4}$ верстахъ отъ деревни Жарикова путь проходитъ черезъ болотистую долину р. Бей-чи-хэ; ширина долины 2 версты. Путь пересѣкаетъ сначала притокъ Бей-чи-хэ, глубина до $^{1}/_{2}$ арш., ширина до 1 шаг., затѣмъ самое Бей-чи-хэ, глубина до 1 (одного) арш., ширина до $1^{1}/_{2}$ шаг. и наконецъ старое русло Бей-чи-хэ, переполненное послѣ августовскихъ дождей водой до глубины въ $1^{1}/_{2}$ арш. и ширины до $3^{1}/_{2}$ саж. Во всѣхъ случаяхъ—теченіе очень слабое; дно подъ слоемъ ила—твердое, берега болотистые и низкіе. Мостовъ нѣтъ, ихъ снесло во время дождей. Переправа сдѣлалась возможной только къ началу октября мѣсяца. Движеніе по этой долинѣ обозовъ и артиллеріи можетъ вызвать большія затрудненія; матеріала для устройства мостовъ вблизи не имѣется. За поселкомъ Нестерово, въ $^{1}/_{4}$ версты, дорога пересѣкаетъ р. Та-хэ-яжъ; рѣка шириной до 10 шаг., глубина 2—$2^{1}/_{2}$ арш., грунтъ подъ слоемъ ила твердый; скорость теченія—средняя, берега низкіе, песчаные. Рѣка образуетъ рукава съ довольно топкими берегами и дномъ. Съ одной стороны къ переправѣ построена гать изъ хвороста; переправа по деревянному прочному мосту, длиной до 15 шаг., шириной до 2 шаг., на 7 рядахъ свай, по 3 сваи въ каждомъ ряду; по берегу растетъ только лоза и матеріала для починки моста вблизи не имѣется.	Параллельныхъ дорогъ нѣтъ въ указанной полосѣ.

4. Изъ дер. Прилуки черезъ дер. Новожатское (Ново

Путь пригоденъ для движенія значительныхъ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Начальный пунктъ—дер Прилуки.			Въ одной верстѣ отъ дер. Прилуки путь проходитъ черезъ болотистую долину ручья Сахезы. Грунтъ черноземный. Затѣмъ на протяженіи 10 вер. до дер. Новожатки дорога идетъ по слегка гористой мѣстности, не представляющей на своемъ пути подъемовъ и спусковъ, которые требовали бы припряжки лошадей въ обозѣ и артиллеріи. Грунтъ дороги на высотахъ черноземъ съ большимъ количествомъ песку, въ низинахъ одинъ черноземъ. Ширина дороги 2—3 повозки. Мѣстность по сторонамъ открытая, но не представитъ особыхъ затрудненій для движенія пѣхоты по сторонамъ дороги.
10	Въ 10 верстахъ отъ дер. Прилуки дер. Новожатское (Новожатки). Деревня крестьянская, стоитъ на рѣчкѣ Сахеза. Живутъ зажиточно. На размѣщеніе людей и лошадей по сараямъ расчитывать нельзя. Топятъ дровами и соломой. Вода хороша. Сѣно и солома имѣется по 1—2 стога на дворъ.	двор. 180, кол. 30		Отъ деревни Новожатки до д. Григорьевской, на протяженіи 11 верстъ, путь проходитъ по такой же гористой мѣстности, какъ и на предыдущемъ участкѣ. Крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ.
22	Въ 22 верстахъ отъ дер. Прилуки путь проходитъ черезъ д. Григорьевское. Деревня крестьянская. Живутъ зажиточно. Условія размѣщенія тѣ же, что и въ предыдущемъ случаѣ.	двор. 173, кол. 18		Мѣстность по сторонамъ открыта влѣво отъ дороги на 1—2 версты, вправо верстъ на 8. Движеніе по сторонамъ дороги можетъ быть стѣснено. На 15-й верстѣ отъ д. Прилуки оврагомъ влѣво отъ дороги и въ дурную погоду двумя болотистыми лощинами на 19-й и 21-й верстѣ пути, шириной около 200—400 шаг. Ширина дороги въ 2—3 повозки, грунтъ на высотахъ—черноземъ съ большой примѣсью песку, въ лощинахъ черноземъ.

*) Развѣдку производилъ Капитанъ Сперанскій.

жатый) въ дер. Григорьевское, длиной 23 версты *).

силъ изъ всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Въ одной верстѣ отъ дер. Прилуки, путь пересѣкаетъ два притока, изъ которыхъ составляется ручей Сахеза, оба они мелки и препятствій не составляютъ. Берега слегка болотистые, но грунтъ обоихъ притоковъ твердый подъ слоемъ ила. Въ дер. Новожатки дорога еще разъ пересѣкаетъ ручей Сахезу. Переправа по деревянному мосту, длиной въ 6 шаг., на 4 рядахъ свай, по 3 сваи въ каждомъ ряду; мостъ шириной $1^{3}/_{4}$ шаг., разъѣхаться нельзя, перилъ нѣтъ. Переправа артиллеріи не выдержитъ. Ручей шириной около 3 шаг., глубиной около 1—$1^{1}/_{2}$ арш., теченіе слабое, грунтъ подъ вязкимъ слоемъ ила—твердый, берега низки и слегка болотистые. Ручей выходитъ ниже изъ береговъ и мостъ поднятъ довольно высоко надъ общимъ уровнемъ береговъ и воды.	Параллельныхъ дорогъ нѣтъ въ трехверстной полосѣ.	

Маршрутъ № 21 *).

Дороги по восточному и сѣверному берегамъ озера Ханка.

4-го апрѣля въ Спасскомъ Капитанъ Генеральнаго Штаба Томилинъ получилъ указаніе изслѣдовать дорогу „Спасское—Гайворонъ—по берегу озера Ханка и далѣе по тракту до Уссури“, кромѣ того дорогу „Гайворонъ—Александровское—Уссури“.

Во исполненіе чего онъ съ капитаномъ Вожековымъ прибыли въ с. Гайворонъ, гдѣ убѣдились въ полной невозможности достигнуть восточнаго берега озера.

Уже дорога на Гайворонъ, отъ Спасскаго 15 верстъ, представляетъ топкіе участки, движеніе по которымъ для повозокъ весьма трудно. Боковыя канавы заполнены до краевъ водою и мѣстами полотно дороги идетъ въ уровень съ прилежащими болотами.

Дорога пересѣкается цѣлымъ рядомъ притоковъ рѣки Сантахезы, сопровождающей эту дорогу въ $^1/_2$ верстѣ къ востоку. Далѣе къ сѣверу отъ Гайворона до р. Сунгача мѣстность представляетъ собою низину, по которой разливаются р. Сантахеза и р. М. Сунгачъ. Кромѣ главнаго русла, огибающаго Гайворонъ съ сѣвера, р. Сантахеза проходитъ прямо на сѣверъ, сливаясь съ болотистыми истоками М. Сунгача. Это новое русло р. Сантахезы пересѣкаетъ направленіе изъ Гайворона въ Александровское и дѣлаетъ невозможнымъ сообщеніе, кромѣ пѣшеходнаго, между названными пунктами.

Разливы Ханки и Сантахезы, происходящіе отъ дождей, настолько значительны, что въ деревняхъ Сосновкѣ и Гайворонѣ ежегодно затопляются крестьянскіе дворы.

Спасскій волостной старшина сообщилъ, что до 90 годовъ существовалъ вдоль самаго берега почтовый трактъ:

постъ № 4 въ истокахъ р. Сунгача
„ № 5 въ устьѣ р. Сантахезы—39 в.
„ № 6 „ „ р. Лефу—33 в.
„ № 7 въ Камень-Рыболовѣ 37 в.

Часть этого тракта, въ апрѣлѣ 1891 года, проѣзжалъ нынѣ царствующій ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ.

Путешествіе было совершено отъ Гайворона на 13 парахъ быковъ на постъ № 5 въ устьѣ Сантахезы, откуда по берегу на постъ № 4, далѣе на пароходѣ. Былъ спеціально построенъ мостъ черезъ Сантахезу 20 саженей длиною.

---

*) Рекогносцировка Генеральнаго Штаба Капитана Томилина, апрѣль 1905 г.

Въ настоящее время этого тракта не существуетъ, и съ марта по ноябрь мѣсяцъ подъѣхать отъ Гайворона къ берегу Ханки нельзя, а равно къ Александровскому и отчасти къ Сосновкѣ.

Преслѣдуя указанную партіи задачу—проникнуть къ р. Сунгачу, пришлось перекинуть работу къ желѣзно-дорожной станціи Свіягино съ тѣмъ, чтобы продолжать работу отъ села Зеньковки. Зеньковка является какъ-бы головнымъ этапомъ движенія изъ Уссурійскаго края за Сунгачъ и обратно. Изъ за Сунгача зимою, отчасти лѣтомъ одиночнымъ порядкомъ двигаются въ Зеньковку китайцы: желѣзно-дорожные рабочіе и торговцы табакомъ, ханьшиномъ, жмыхами. Отсюда обратно, направляясь къ устью М. Сунгача, гдѣ переѣздъ черезъ Большой Сунгачъ, идутъ зеньковскіе торговцы скотомъ. У истоковъ Сунгача образовался поселокъ Ново-Михайловскій въ 15 дворовъ китайцевъ. Противъ самаго Ново-Михайловскаго живетъ „Китайскій староста Кузнецовъ".

Большинство торговцевъ отправляются по старому почтовому тракту, который проходитъ по косѣ, раздѣляющей озера Ханку и Малую Ханку. Коса имѣетъ видъ песчанаго увала до 3 саженей высоты надъ уровнемъ воды, поросла лѣсомъ, никогда водой не замывается.

Отъ Н. Михайловскаго до Турьяго Рога проходятъ въ $1^1/_2$—2 сутокъ. Въ началѣ пути существуетъ препятствіе въ видѣ протока изъ М. Ханка въ Б. Ханку 4—5 саж. шириною. Теченіе быстрое изъ Малаго въ Большое озеро. Переѣздъ черезъ протокъ на лодкахъ—здѣсь живетъ перевозчикъ-рыболовъ. Почтовый трактъ по косѣ къ Турьему Рогу существовалъ до 80 годовъ и по срединѣ косы находился постъ № 5.

Вслѣдствіе того, что онъ пролегалъ въ „Китайскихъ предѣлахъ" (стр. 7 соображенія объ устройствѣ сѣти дорогъ въ Южно-Уссурійскомъ краѣ 1884 г.) были открыты посты № 5, № 6, на новыхъ мѣстахъ, указанныхъ выше на восточномъ побережьи озера Ханки.

(Мѣстные жители говорили, что мотивомъ для переноса тракта была его безопасность, такъ какъ постъ № 5 во времена его нахожденія на косѣ подвергся поджогу и разграбленію).

Такимъ образомъ выяснилось путемъ опроса:

1) Отсутствіе путей по восточному берегу озера Ханки.

2) Наличіе возможнаго для движенія пути отъ Турьяго Рога по косѣ къ устью М. Сунгача къ Зеньковкѣ. (Отъ Зеньковки къ Сунгачу 12 апрѣля вслѣдствіе болотъ дойти было нельзя).

3) Развѣтвленіе пути отъ Турьяго Рога къ поселку Павло-Федоровскому и Шмаковкѣ.

Необходимо однако провѣрить добытыя свѣдѣнія новою рекогносцировкою, такъ какъ сѣверное побережье Ханки мало изслѣдовано; причемъ работу повести или отъ Шмаковки или отъ Турьяго Рога.

Маршрутъ

Никольскъ-Уссурійскій—Воздвиженское—Галенки—Липки—

Путь серьезныхъ затрудненій для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ
къ ст. Хорватово, подъемы, спуски и косогоры между пос. Сергіевскимъ и
вляя серьезныхъ препятствій къ передвиженію войскъ, артиллеріи и обозовъ,
дами при посредствѣ обыкновеннаго шанцеваго инструмента. Но принимая
линъ, пересѣкаемые направленіемъ дороги и общій характеръ рельефа, можно
на участкѣ разъѣзда Липки — ст. Хорватово, ст. Пограничная—ст. Сяо-
обозовъ, главныя долины будутъ покрыты водой, что подтверждается замерз
сравнительно мѣстахъ. Ущелье же между разъѣздомъ Пильмингъ и ст. Сяо-
рѣшительно непроходимо, даже для войскъ, внѣ полотна ж. д. Имѣя въ виду
посылка саперныхъ командъ для устройства въ указанныхъ мѣстахъ болѣе
Въ ущельяхъ же Сяо-Суйфуна при невозможности почему либо пользоваться
скатамъ горныхъ отроговъ такъ, чтобы отъ разъѣзда Пильмингъ до казармы
водъ рѣки даже въ самые сильные разливы. Это потребуетъ работы дина
исполненіе въ короткій промежутокъ времени. Описываемая дорога идетъ
на одну колею, имѣетъ много мелкихъ мостовъ и одинъ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.		Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.		
	Никольскъ-Уссурійскій.		Въ селахъ и посадахъ постройки деревянныя, крытыя большею частью желѣзомъ или соломой. Постройки ж. д. стан. кирпичныя. Общій планъ построекъ—	Отъ Никольска-Уссурійскаго до с. Воздвиженскаго дорога шириною до 9 шаговъ. Годна для движенія всѣхъ родовъ оружія и обозовъ. Грунтъ черноземный мѣстами болотистый.
10	Село Воздвиженское.	двор. 182, кол. 45		
33	„ Галепки.	двор. 140, кол. 18		До с. Галенки дорога также хороша, какъ и на предыдущихъ участкахъ. Отъ с. Галенки дорога по ширинѣ обыкновеннаго проселка, но вполнѣ пригодна для движенія и артиллеріи и обозовъ вплоть до пос. Сергіевскаго. Особыхъ затрудненій въ сухое время быть не можетъ.
48	„ Липки.	двор. 120, кол. 40		

*) Полевая поѣздка офицеровъ. Мартъ 1905 г.

№ 22*).

Гродеково—Пограничная и Сяо-Суйфунъ, длиной 134 версты.

не представитъ. Мелкіе недостатки на перевалахъ и косогорахъ, подъѣзжая разъѣздомъ Таловымъ, пос. Гродековскимъ и ст. Пограничной, не предста- потребуютъ небольшихъ работъ, легко исполнимыхъ конно-саперными коман- во вниманіе грунтъ (черноземъ), болотистые боковые отроги главныхъ до- думать, что въ періодъ дождей дорога будетъ трудно проходима особенно Суйфунъ: болота будутъ топями, что затормозитъ движеніе артиллеріи и шими озерцами, протоками и небольшими лужами воды на всѣхъ ровныхъ Суйфунъ, судя по остаткамъ бывшихъ наводненій, въ періоды дождей будетъ операціи по этой линіи, предметомъ первой необходимости должна быть широкихъ фашинныхъ плотинъ, а также мостовъ и простыхъ настилокъ. полотномъ ж. д., необходима основательная разработка грунтовъ пути по у моста ж. д. черезъ р. Сяо-Суйфунъ, дорога находилась внѣ сферы вліянія митомъ и вообще представитъ солидную задачу, чтобы расчитывать ея все время близъ полотна ж. д., мѣстами переходитъ ее. Послѣдняя расчитана солидный на каменныхъ аркахъ черезъ р. Сяо-Суйфунъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ прохо- димости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая ха- рактеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на би- вакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Въ 2-хъ вер. отъ Никольска дорога пересѣкается не большимъ болотомъ. На 5, 6 и 7 в. отъ села Липки, по направленію къ ст. Хорватово, дорога пересѣкаетъ такія же болотистыя рѣчки. Въ дождливое время для обоза и артил- леріи это представитъ затрудненіе. Дальнѣйшій путь до разъѣзда Пиль- мингъ на переѣздахъ каждаго развѣт- ленія главной долины будетъ предста- влять рядъ такихъ переправъ черезъ болота и еле замѣтные ручьи, что въ	Въ нѣкото- рыхъ мѣ- стахъ прой- деннаго пути отходятъ объѣзды главнаго на- правленія, видимые по маршруту. Мѣстами эти объѣзды про- ходятъ выс- шими пунк-	На пройденномъ пути для задержанія непріятеля есть двѣ позиціи у с. Галенки и у с. Липки, фронтомъ на югъ перпендикулярно главному на- правленію. Биваки для отряда до 3-хъ дивизій можно имѣть близъ сс. Галенки, Липки, пос. Сергіевки, пос. Гродековскаго и близъ ст. Пограничной у пос. Благо- вѣщенскаго.

1	2		3	4
66	Ст. В. К. ж д. Хорвато.	кол. 3	избы. Лучшія въ п. Гродеково и стан. Пограничная. Большія площади селъ и пос., а отсюда—разбросанность построекъ.	Отъ пос. Сергіевскаго до разъѣзда Талового дорога идетъ черезъ рядъ холмистыхъ отроговъ, гдѣ мѣстами есть и крутые подъемы и спуски, пройти которые можно безъ всякихъ приспособленій и обозамъ и артиллеріи. Отъ р. Талового до пос. Гродековскаго идетъ небольшими увалами, для движенія незатруднительными. Къ станціи есть крутой подъемъ, спустившись съ котораго дорога идетъ долиной до р. Пильмин гъ, будучи вполнѣ пригодна для движенія. Отъ р. Пильмингъ за ст. Сяо-Суйфунъ дорога 5 разъ пересѣкается рѣкою Сяо-Суйфунъ, что очень затруднительно для движенія послѣ дождей.
70	Посадъ Сергіевскій.	двор. 71, кол. 28		
86	„ Барановскій	двор. 88, кол. 20		
84	„ Гродеково.	двор. 104, кол. 20		
112	Ст. Пограничная.			
134	Ст. В. К. ж. д. Сяо-Суйфунъ.			

5	6	7
общемъ, если не затруднитъ движенія обозовъ и артиллеріи совершенно, то замедлитъ его значительно, если не принять мѣръ къ исправленію заранѣе. Отъ р. Пильмингъ дорога 5 разъ переходитъ р. Сяо-Суйфунъ. Въ дни рекогносцировки переправа совершалась по льду. Весною же въ разливы и дожди ущелье, гдѣ дорога пересѣкается рѣкою, будетъ совершенно недоступно внѣ полотна ж. д., идущей почти параллельно грунтовой.	тами, что важно для дождливаго періода. Отъ с. Воздвиженскаго идетъ къ с. Галенки восточной линіи ж. д. грунтовая дорога по качествамъ подобная описанной выше на этомъ же участкѣ. Дальше въ предѣлахъ 3-хъ верстной полосы главнаго направленія дорогъ не имѣется и разсчитывать движеніе необходимо лишь на главное направленіе, другихъ дорогъ нѣтъ.	Квартиро-бивачное расположеніе возможно лишь въ тѣхъ же мѣстахъ, но для отрядовъ меньшихъ силъ. Въ настоящее время трудно судить о количествѣ воды, но принимая во вниманіе близость биваковъ къ протекающимъ ручьямъ и рѣчкамъ, нужно разсчитывать на достаточное количество ея. Въ дровахъ до пос. Гродековскаго будетъ ощущаться недостатокъ, дальше имѣются перелѣски и обширныя площади кустарниковъ. Фуражъ можно будетъ достать въ весьма незначительномъ количествѣ лишь путемъ реквизиціи, ибо, что можно было получить добровольно, жителями уступлено.

Маршрутъ № 23 *).

СТ. ПОГРАНИЧНАЯ—Г. НИКОЛЬСКЪ-УССУРІЙСКІЙ.

Ст. Пограничная,—пос. Гродековскій,—пос. Барановскій,—пос. Сергіевскій,—д. Липки,—с. Галенка,—г. Никольскъ-Уссурійскій, длиной 109 верстъ.

Общее направленіе—на юго-востокъ. Свойства пути и пригодность его для движенія войскъ вполнѣ зависятъ отъ времени года и количества атмосферныхъ осадковъ. Въ сухое время путь для движенія войскъ съ небольшимъ и легко нагруженнымъ обозомъ можно считать удобнымъ лишь при выполненіи всѣхъ исправленій, указанныхъ въ описаніи (въ 5 й графѣ), что легко можетъ быть выполнено саперными и войсковыми командами при посредствѣ обыкновеннаго шанцеваго инструмента. Въ дождливое время свойства пути быстро измѣняются въ неблагопріятную сторону для движенія. Почва сильно размягчается, задерживаетъ воду и глубоко разрѣзается колесами; подъемы и спуски на покатые отроги высотъ дѣлаются трудными по вязкости грунта, въ ложбинахъ горъ образуются такъ называемыя „подушки“, которыя держатъ еще повозку, но лошади проваливаются въ нихъ и падаютъ; долины и луга становятся топкими; движеніе колеснаго обоза въ это время—встрѣтитъ значительныя затрудненія. Въ періодъ дождей - путь безусловно непроходимъ для колеснаго обоза и труднопроходимъ для небольшихъ частей пѣхоты и конницы; въ это время ручьи обращаются въ бурныя рѣки, луга—въ топкія болота и долины покрыты будутъ сплошь водой. Затопленію способствуетъ въ главной степени характеръ всей мѣстности отъ пос. Гродековскаго до с. Липки, представляющій сплошной рядъ мелкихъ возвышеній съ отрогами въ различныхъ направленіяхъ, изрѣзанныхъ ложбинами, долинами и оврагами: множество ручьевъ, задерживаясь въ небольшихъ долинахъ, стекаются въ широкую полноводную долину р. Тахэяжа. На 46 верстномъ протяженіи дорога 14 разъ пересѣкаетъ текучія воды.

---

*) Развѣдку производилъ въ Октябрѣ 1908 года Генеральнаго Штаба Капитанъ Михайловъ.

Путь ст. Пограничная—г. Никольскъ-Уссурійскій нельзя назвать прямой и цѣльной дорогой, такъ какъ движеніе грузовъ по ней совершается рѣдко и только участки ея служатъ жителямъ для перевозки легкихъ грузовъ между селеніями и для своза зерна, соломы и сѣна съ пашней и луговъ. Дорога на всемъ протяженіи сопровождается полотномъ Китайской Восточной желѣзной дороги—Манчжурія—Владивостокъ, близко соприкасаясь съ нимъ и только непосредственно у г. Никольскъ-Уссурійскаго отходитъ на 4—5—6 в. Отъ ст. Пограничной дорога идетъ сѣвернѣе желѣзнодорожнаго полотна и у разъѣзда Талового переходитъ на южную сторону. Желѣзнодорожное полотно устроено на одну колею и на протяженіи пути имѣетъ станціи и разъѣзды: ст. Пограничная (на 1388 в. отъ ст. Манчжуріи) — у дороги, разъѣздъ Сосновая падь (на 1403 в.)—въ $^1/_2$ в. отъ дороги, ст. Гродеково (на 1413 в.)—у дороги, разъѣздъ Липовцы (на 1457 в.)—у дороги, ст. Галенки (на 1470 в.) — въ $^1/_4$ в. отъ дороги, разъѣздъ Воздвиженскій (на 1487 в.)—въ 6 в. отъ дороги и станція Никольскъ-Уссурійскій.

Въ особо затруднительныхъ случаяхъ при движеніи полотно желѣзной дороги можетъ послужить также для прохожденія неудобныхъ мѣстъ.

На протяженіи всего пути желѣзная дорога сопровождается телеграфной линіей.

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Станція Пограничная.		Въ посадахъ, селахъ и заимкахъ русскія постройки деревянныя или глинобитныя, крытыя оцинкованнымъ желѣзомъ или соломой. Избы большею частью раздѣлены на 2 неравныя половины; меньшая—кухня и большая горница, раздѣленная перегородкой или занавѣсью на 2 комнаты. Размѣститься можетъ 10-15 ч. въ избѣ. Сараи въ русскихъ дворахъ—малы, грязны и плохи; для размѣщенія лошадей—негодны. Навѣсовъ очень мало и тѣ плохи. Дворы въ общемъ чисты и просторны; въ каждомъ дворѣ можно размѣстить до	Дорога отъ ст. Пограничной спускается съ высотъ въ узкую (отъ 1/4 до 1 в.) долину р. Тахэяжъ, которой идетъ до пос. Гродековскаго; по сторонамъ крутые скаты значительныхъ высотъ, покрытые низкорослымъ лѣсомъ и кустарникомъ. Отъ посада Гродековскаго переходитъ широкую (до 8 в.) болотистую луговину сліянія рѣчекъ—Тахэяжъ, Маудехэ, Кордонки, Золотой и Бойкой и отъ поселка Барановскаго входитъ опять въ долину р. Тахэяжъ, расширяющуюся здѣсь до 1 1/2 в. и идетъ вдоль ея южнаго берега до посада Сергіевскаго; по сторонамъ—съ юга—высоты съ крутыми скатами въ долину, покрытыя мелкимъ дубнякомъ и кустарниками (богульникъ), постепенно понижающіяся на востокъ и, не доходя 5 в. до поселка Сергіевскаго, обращающіяся въ длинные (до 2 1/2 в.) пологіе отроги, перерѣзанные ручьями; съ сѣвера—сначала пологіе низкіе скаты безъ всякой растительности, далѣе—изрѣзанные невысокіе хребты, спускающіеся въ долину узкими и крутыми отрогами и мысами. Отъ пос. Сергіевскаго дорога проходитъ по узкой (до 1/2 в.) долинѣ р. Поперечной, переваливаетъ въ долину (шириной 1/2—3/4 в.) р. Хонихэзы, которой и идетъ до с. Липки; по сторонамъ то пологіе, то крутые скаты высотъ, покрывающихъ все пространство. Отъ с. Липки дорога поднимается на невысокое ровное Галенковское плато (водораздѣлъ между бассейнами р. Суйфуна и оз. Ханки), перерѣзанное глубокими овражистыми долинами рѣкъ Славянки и Нейхэзы, постепенно понижающееся къ р. Суйфуну; этимъ плато дорога идетъ до селенія Ново-Никольскаго, откуда по сѣверному краю долины р. Суйфуна, проходитъ Илюшкины сопки и спускается къ г. Никольскъ-Уссурійску.
18	Пос. Гродековскій и Андреевскій.	двор. 176, кол. 25.		
25 1/2	Пос. Барановскій.	двор. 104, кол. 67.		
33	Разъѣздъ Таловый.	1		
43 1/2	Посадъ Сергіевскій.	двор. 105, кол. 12.		
46	Станція Хорватово.	1		
61 1/2	Разъѣздъ Липкинскій.	1		
64	Село Липки.	двор. 150, кол. 45.		
75 1/2	Станція Галенка.	3		
80	Село Галенка.	двор. 160 кол. 30.		
85	Заимка Никольская.	5		
89 1/2	Заимка Крестьянская.	3		

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Рѣки и ручьи встрѣчаются: 1) р. Тахэяжъ, въ 2 в. отъ ст. Пограничной; дорога переходитъ ее 3 раза (въ 3 в., въ 10 в. и въ 13 в. отъ ст. Пограничной) по бродамъ шириной 2—3 шаг., глубиной до 2 арш.; дно твердое. 2) р. Мауде-хэ, въ 2 в. до пос Барановскаго, по мосту. 3) р. Золотая, у вост. окраины посада Барановскаго, по мосту. 4) ручей, впадающій въ р. Тахэяжъ, въ 2 в. отъ пос. Барановскаго, бродомъ въ 1 шаг., глубиной $^1/_2$ арш., дно твердое. 5) ручей, впадающій въ р. Тахэяжъ, въ 1 в. до раз. Талового, по мосту. 6) ручьи, впадающіе въ р. Тахэяжъ, въ $2^1/_2$ и $3^1/_2$ в. отъ раз. Талового, бродомъ въ $^1/_2$ шаг., глуб. $^1/_2$ арш.; дно топкое; мостики сломаны. 7) ручьи, впадающіе въ р. Тахэяжъ, въ $1^1/_2$, $2^1/_2$, $3^1/_2$ в. отъ юго-западной окраины пос. Сергіевскаго,—по мостикамъ. 8) ручей, впадающій въ р. Поперечную, у пос. Сергіевскаго, по мостику. 9) рѣчка Первая Крестьянская, въ 2 в. отъ ст. Хорватово, по мостику. 10) рѣчка Вторая Крестьянская, въ $4^1/_2$ в. отъ ст. Хорватово, по мосту. 11) р. Хонихэза, въ 6 в. до раз. Липкинскаго, бродомъ въ 3 шаг., глубиной 1 арш., дно топкое. 12) ручей, впадающій въ р. Хонихэзу, въ $1^3/_4$ в. до раз. Липкинскаго, бродомъ въ $1^1/_2$ шаг., глуб. 2 арш., дно топкое. 13) р. Славянка, въ д. Галенкѣ, бродомъ въ 2 шаг., глуб. $1^1/_2$ арш., дно твердое.	1) Отъ таможеннаго поста до пос. Гродековскаго въ долинѣ р. Тахэяжа—дорога на 7 в. удобна для пѣхоты и конницы. 2) Отъ пос. Сергіевскаго въ с. Липки проселочная дорога, протяженіемъ въ 19 в., для небольшихъ частей пѣхоты и конницы. 3) Отъ Липкинскаго разъѣзда къ с. Струговкѣ—удобная для движенія въ сухое время. 4) Отъ д. Галенки къ с. Воздвиженскому (20 в.) удобная для движенія. 5) Отъ з. Реснянскаго къ з. Кравцова и далѣе къ пироксилиновому спаду у г. Никольскъ Ус., (14 в.) удобная для движенія.	Позиціи фронтомъ на западъ и сѣверо-западъ: 1) У посада Сергіевскаго 2) На высотѣ 101 у р Второй Крестьянской (въ 5 вер. южнѣе ст. Хорватово) 3) У с. Липки, на плато у 10-й казармы. Биваки и квартиро-биваки на значительныя силы: 1) У южной и восточной окраины пос. Гродековскаго. 2) У западной и сѣверной окраины пос. Барановскаго. 3) У пос. Сергіевскаго. 4) У Липкинскаго разъѣзда. 5) У с. Галенки. 6) У с. Ново-Никольскаго. Вода изъ колодцевъ и рѣкъ—очень хорошаго качества и въ достаточномъ количествѣ. Топливо — частью кустарникъ и тальникъ, частью—солома. Дрова необходимо заготовить подвозомъ. Сѣно и солома—въ изобиліи покупкой у жителей. Зерновой фуражъ—частью покупкой у жителей, частью—подвозомъ, такъ какъ излишекъ урожая вывозится въ г. Никольскъ-Уссурійскъ.

1	2		3	4
95	Заимка Фатьянова.	2	50 людей или 20 лошадей. Корейскія и китайскія фанзы глинобитныя, крытыя соломой; раздѣлены на нѣсколько цзяней, тѣсныхъ и низкихъ; для размѣщенія людей мало удобны; дворы малы, но чисты; сараевъ нѣтъ. Желѣзнодорожныя постройки—кирпичныя, крытыя желѣзомъ.	Ширина дороги отъ ст. Пограничной до с. Липки—3—4 шага, далѣе до г. Никольскъ Ус. 5-6 8 шаговъ. Движеніе возможно въ 1 повозку, въ 1 орудіе, кавалерія по два, пѣхота—вздвоенными рядами. Грунтъ—черноземный, глинистый и болотистый, рѣдко песчаный и каменистый. Въ дожди сильно размягчается, дѣлается вязкимъ и топкимъ; грунтъ болотистыхъ мѣстъ лежитъ на каменистомъ, въ дожди сильно напитывается водой, набухаетъ и по топкости становится трудно проходимымъ для колеснаго обоза. Для движенія войскъ и обозовъ путь не одинаковъ на всемъ протяженіи по своему грунту и по рельефу окружающей мѣстности: 1) Отъ ст. Пограничной до пос. Гродековскаго (18 в.) дорога — вполнѣ удобна для движенія и грунтъ глинисто-песчано-каменистый, достаточно твердый. 2) Отъ пос. Гродековскаго до раз. Талового (15 в.) мало удобна, а въ дожди—трудно проходима для артиллеріи и колеснаго обоза вслѣдствіе сплошной болотистой луговой долины, перерѣзанной рѣчками, ручьями и тонкими низинами. 3) Отъ раз. Талового до пос. Сергіевскаго ($10^{1}/_{2}$ в.)—удобна для пѣхоты и конницы, мало удобна для колеснаго обоза вслѣдствіе болотистыхъ боковыхъ отроговъ горъ, по которымъ проходитъ дорога, частыхъ переваловъ и топкихъ долинъ. 4) Отъ пос. Сергіевскаго до с. Липки (18 в.)—мало удобна для колеснаго движенія вслѣдствіе пересѣченнаго характера мѣстности, при частыхъ подъемахъ и спускахъ и при переходахъ черезъ топкія долины ручьевъ; грунтъ на высотахъ—глинисто-каменистый, въ долинахъ—черноземный и болотистый. 5) Отъ с. Липки до с. Ново-Никольскаго (37 в.)—дорога вполнѣ удобна для
101	д. Ново-Никольское.	23		
109	г. Никольскъ-Уссурійскій.	—		

5	6	7
14) р. Славянка, у з. Фатьянова, бродомъ въ $2^{1/2}$ шаг., глуб. $1^{1/2}$ арш., дно твердое. 15) ручьи между с. Ново-Никольскимъ и Илюшкиными сопками—по мостикамъ. Болотистыя полосы: 1) Между посадами Гродековскимъ и Барановскимъ, на протяженіи 6 в., топкій низкій лугъ съ бродомъ черезъ р. Маудехэ; въ дожди трудно проходимъ для колеснаго обоза, такъ какъ заливается водой и почва сильно размягчается. 2) Между пос. Барановскимъ и раз. Таловымъ, на протяженіи 4 в., съ бродомъ черезъ ручей; въ сухое время—неудобная для движенія колеснаго обоза; въ дождливое время—трудно проходимая даже для пѣшихъ и всадниковъ, такъ какъ р. Тахэяжъ и р. Золотая выступаютъ изъ береговъ. 3) Между с. Ново-Никольскимъ и Илюшкиными сопками, на протяженіи 5 в., съ 5-ю переходами черезъ ручьи; въ сухое время трудно проходимая для колеснаго обоза; въ дождь—движеніе обоза—невозможно. Кромѣ того, встрѣчается много топкихъ болотистыхъ мѣстъ при переходѣ черезъ долины рѣкъ и ручьевъ, черезъ ложбины высотъ и по низинамъ Галенковскаго плато. Въ сухое время для безпрепятственнаго движенія артиллеріи и колеснаго обоза необходимы слѣдующія исправленія пути: Постройка мостовъ: 1) 2 моста черезъ ручьи въ $2^{1/2}$ и $3^{1/2}$ в. отъ раз. Талового, длиной въ 1 шаг. 2) Черезъ р. Ханихэзу, въ 6 в. до раз. Липкинскаго, длиной въ 3 шаг.	6) Почтовая дорога отъ с. Покровки къ г. Никольскъ Ус. 30 в. удобная для движенія.	

1	2		3	4
				движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ; грунтъ—черноземный; 6) Отъ с. Ново-Никольскаго до гор. Никольскъ-Ус. (8 в.)—трудно проходима для колеснаго обоза вслѣдствіе пяти верстной болотистой полосы между сел. Ново-Никольскимъ и Илюшкиными сопками. Грунтъ — болотистый и черноземный. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ, требующихъ тормозовъ,—нѣтъ. Болѣе трудный подъемъ встрѣчается лишь въ $4^{1}/_{2}$ вер. южнѣе ст. Хорватово, послѣ перехода, р. Второй Крестьянской, на высоту 101. Подъемъ этотъ крутизной не превышаетъ 15 шаг.,—но длиной до 1 вер. Лѣсовъ нѣтъ нигдѣ; встрѣчаются лишь скаты высотъ, мѣстами поросшіе рѣдкими деревьями, кустарниками (дубнякъ и богульникъ) и травой. Берега рѣчекъ мѣстами поросли густымъ кустарникомъ (тальникъ). Болотистыя мѣста встрѣчаются по берегамъ рѣчекъ и въ ложбинахъ горъ. Болѣе обширное болотистое пространство пролегаетъ между посадами Гродековскимъ и Барановскимъ, длиной до 8 вер., шириной до 3 вер. Движеніе по сторонамъ пути отъ ст. Пограничной до ст. Липки—невозможно, такъ какъ пересѣкается крутыми склонами высотъ, топкими рѣчками и болотистыми ихъ берегами. Отъ с. Липки до г. Никольскъ-Ус. движеніе по сторонамъ—удобно для пѣхоты и конницы безъ обозовъ, въ особенности отъ сел. Липки до с. Ново-Никольскаго, на протяженіи 36 верстъ.

5	6	7
3) Черезъ топкую ложбину, въ $2^{1/2}$ вер. до раз. Липкинскаго, длиной 1 шаг. 4) Черезъ ручей, впадающій въ р. Ханихэзу, въ $1^{3/4}$ вер. до раз. Липкинскаго, длиной 2 шаг. 5) Черезъ ручей у восточной окраины с. Ново-Никольскаго, дл. $1^{1/2}$ шаг. Исправленіе мостовъ: 1) Черезъ р. Мауде-хэ, въ 2 в. до пос. Барановскаго—настилку на $1^{1/2}$ шаг. 2) 3 мостика черезъ ручьи, въ $^{1/2}$, 1 и $1^{3/4}$ в. отъ вост. окраины с. Ново-Никольскаго—настилку на 1 шаг. Разработать: Спускъ къ броду черезъ р. Славянку у з. Фатьянова. Фашинныя настилки: 1) въ $2^{1/2}$, 2 и $^{1/2}$ в. до раз. Талового черезъ топкія мѣста, длиной 2—5 шаг. 2) У раз. Талового и далѣе на $^{1/2}$ в. въ 4-хъ топкихъ мѣстахъ, длиною каждая въ 2 шаг. 3) въ 5 в. отъ раз. Талового (не доходя моста на ж. д.) топкая ложбина, настилка длиной—3 шаг. 4) Послѣ перехода р. 1-й Крестьянской—топь, настилка дл. 4 шаг. 5) Болотистая долина р. 2-й Крестьянской, плотина длиной въ 20 шаг. 6) Ложбина у выс. 108 въ 4 вер. отъ р. 2-й Крестьянской, настилку дл. 5 шаг. 7) Топкая долина праваго берега р. Ханихэзы послѣ брода, въ 6 вер. до раз. Липкинскаго, настилку дл. 4 шаг. 8) Въ 1 вер. далѣе—2 топкихъ мѣста, настилку по 3 шаг.		

1	2	3	4

5	6	7
9) Въ $2^{3}/_{4}$ в. до раз. Липкинскаго топкое мѣсто на скатѣ высоты 89 – настилку въ 3 шаг. 10) У Липкинскаго раз.—топкое мѣсто, настилку дл.—5 шаг. 11) Болотистая долина р. Славянки послѣ брода у з. Фатьянова, настилку длиной въ 200 шаг. (съ перерывами). 12) У четвертаго моста черезъ ручей по дорогѣ отъ с. Ново-Никольскаго, по обѣ стороны моста, настилку дл. въ 3 и 4 шаг. 13) Далѣе въ $^{1}/_{2}$ в.—топкое мѣсто, наст. въ 5 шаг. 14) Болотистая ложбина у Илюшкиной сопки (съ каменоломней)—настилку длиной въ 100 шаг. Матеріалы для починки и постройки мостовъ на мѣстѣ достать затруднительно, такъ какъ крупнаго лѣса вблизи нѣтъ; для фашинъ можетъ служить ивнякъ и тальникъ, растущій по берегамъ рѣкъ и ручьевъ.		

Маршрутъ

НИКОЛЬСКЪ - УССУ

Дорога отъ гор. Никольскъ-Уссу

Протяженіе.	Проходимость: удобопроходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ.	Средняя ширина.	Подъемы и спуски, требующіе припряжки или тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣчки.
10 верстъ.	Проходима для всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.	Черноземъ.	Отъ г. Никольскъ до моста черезъ ручей (канаву, что за переѣздомъ) у своднаго лагеря двѣ повозки. Отъ вышеозначеннаго моста можно двигаться самымъ широкимъ фронтомъ.	Нѣтъ.	Въ 3/4 версты отъ своднаго лагеря, дорогу пересѣкаетъ полотно желѣзной дороги (В. П). За полотномъ въ 50 шагахъ дорогу пересѣкаетъ водосточная канава. Мостъ исправный.

*) Развѣдку производилъ 19—20 января 1908 г., 3-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка Штабсъ-

№ 24.

РІЙСКІЙ — ЛИПКИ.

рійскій до села Воздвиженскаго *).

Насыпи, гати и овраги.	Попутные населенные пункты.	Трудные и требующіе обязательнаго исправленія мосты.	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Нѣтъ.	Село Воздвиженское. До села Воздвиженскаго 3 опытныхъ поля. Отъ с. Воздвиженскаго до верховья р. Рѣпьевки по обѣимъ берегамъ ея 37 заимокъ отъ с. Воздвиженскаго и 4 корейскихъ фанзы.	Нѣтъ.	Отъ города Никольска до своднаго лагеря на западъ отъ дороги въ $1^{1/2}$ верстѣ расположена отдѣльная гора (Илюшкина сопка), на востокъ: мокрый лугъ, затѣмъ р. Тудагоу и далѣе возвышенность. Передъ с. Воздвиженскимъ мѣстность открытая.		

Капитанъ Галчинскій.

Дорога отъ с. Воздвиженскаго до ст.

Протяженіе.	Проходимость: удобопроходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ.	Средняя ширина.	Подъемы и спуски, требующіе припряжки или тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣчки.
20 верстъ.	Въ настоящее время проходима для всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.	Отъ с. Воздвиженскаго до первой заимки (4 версты) черноземъ, далѣе мокрый лугъ. Въ 1½ верстахъ отъ с. Галенки черноземъ.	Двѣ повозки, но такъ какъ мѣстность по сторонамъ ровная, то можно двигаться болѣе широкимъ фронтомъ.	Нѣтъ.	Нѣтъ.

*) Развѣдку производилъ 19—20 января 1908 г., 3-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка Штабсъ-

Галенки (по правому берегу р. Рѣпьевки *).

Насыпи, гати и овраги.	Попутные населенные пункты.	Трудные и требующіе обязательнаго исправленія мосты.	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Передъ сел. Галенки дорогу пересѣкаетъ желѣзнодорожная насыпь.	По обѣимъ сторонамъ р. Рѣпьевки расположено 37 заимокъ.	Нѣтъ.	Отъ с. Воздвиженки до верховья рѣки Рѣпьевки дорога идетъ по лощинѣ, гдѣ протекаетъ р. Рѣпьевка, имѣя и съ восточной стороны. Берега лощины пологіе. По обѣимъ сторонамъ лощины мѣстность открыта на 3 версты.		

Капитанъ Галчинскій.

Полевая дорога, идущая отъ заимокъ, что на р. Рѣпьевкѣ (въ 7 верстахъ отъ с.

Протяженіе.	Проходимость: удобопроходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ.	Средняя ширина.	Подъемы и спуски требующіе припряжки или тормаза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣчки.
10 верстъ.	Проходима для всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.	Черноземъ.	Двѣ повозки.	Нѣтъ.	Нѣтъ.

*) Развѣдку производилъ 21 января 1908 г. 3-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка Штабсъ-

Воздвиженскаго), къ полотну желѣзной дороги, а далѣе поворачивается на сѣверъ *)

Насыпи, гати и овраги.	Попутные населенные пункты.	Трудные и требующіе обязательнаго исправленія мосты.	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Нѣтъ.	Между р. Рѣпьевкой и желѣзной дорогой по дорогѣ расположено 5 заимокъ, отъ с. Воздвиженскаго у з. Южина 12 фанзъ населено корейцами. Мужчинъ—37, женщинъ - 26. Лошадей—14. Свиней—13. Овса—60 пудовъ. Водой пользуются изъ двухъ озерковъ, что у з. Южина. Воды много и вода хорошая.	Нѣтъ.	Открытая на 1— 2 версты, а далѣе холмистая.		

Капитанъ Галчинскій.

Дорога отъ с. Воздвиженскаго до с. Галенки

Протяженіе.	Проходимость: удобопроходима, трудно-проходима. непроходима.	Грунтъ.	Средняя ширина.	Подъемы и спуски требующіе припряжки или тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣчки.
19 верстъ.	Проходима для всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.	Черноземъ на З. Ужва на протяженіи 100 шаговъ мягкій.	Двѣ повозки.	Нѣтъ.	Нѣтъ.

*) Развѣдку произвбдилъ 21 января 1908 года 3-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка Штабсъ-

(по западной сторонѣ желѣзной дороги *).

Насыпи, гати и овраги.	Попутные населенные пункты.	Трудные и требующіе обязательнаго исправленія мосты.	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Въ 4 верстахъ дорогу пересѣкаетъ желѣзнодорожная насыпь.	С. Галенки.	Нѣтъ.	На востокъ отъ дороги 3—5 верстъ открыта, на западъ узкая долина р. Славянка и далѣе волнистая.		

капитанъ Галчинскій.

Дорога отъ с. Галенки до

Протяженіе.	Проходимость: удобопроходима, трудно-проходима. непроходима.	Грунтъ.	Средняя ширина.	Подъемы и спуски требующіе припряжки или тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣчки.
11 верстъ.	Проходима для всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.	Черноземъ на лощинкахъ, что западнѣе желѣзной дороги, грунтъ мягкій, а передъ с. Липки по берегамъ р. Хоникхеза—мокрый лугъ.	Двѣ повозки.	Нѣтъ.	Передъ с. Липки дорогу пересѣкаетъ р. Хоникхеза. Ширина рѣки 8 шаговъ. Черезъ рѣку два моста на козлахъ. Настилка въ одну доску.

*) Развѣдку производилъ 23 января 1908 года 3-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка Штабсъ-

села Липовцы (Липки) *).

Насыпи, гати и овраги.	Попутные населенные пункты.	Трудные и требующіе обязательнаго исправленія мосты.	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Въ 2-хъ верстахъ отъ с. Липки дорогу пересѣкаетъ желѣзнодорожная насыпь. Передъ с Липки у мостовъ, что черезъ р. Хоникхеза, гать. Длина гати 15 шаговъ.	С. Липки. Легенда села особо.	Необходимо укрѣпить настилку обоихъ мостовъ черезъ р. Хоникхеза. Матеріалъ есть	На востокъ отъ дороги мѣстность открыта на орудійный выстрѣлъ, на западъ въ 1 верстѣ узкая долина р. Славянки и мѣстность волнистая.		

капитанъ Галчинскій.

Дорога отъ пос. Сергіев

Протяженіе.	Проходимость: удобопроходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ.	Средняя ширина.	Подъемы и спуски, требующіе припряжки или тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣчки.
19 верстъ	Проходима для всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.	Отъ пос. Сергіевскаго на протяженіи 4 верстъ твердый (камень съ черноземомъ). Далѣе до перевала черноземъ (мягкій), черезъ перевалъ твердый (черноземъ съ камнемъ). Далѣе до с. Липки черноземъ. Берега ручья болотистые.	6 шаговъ	Нѣтъ.	Въ 7 вер. отъ пос. Сергіевскаго дорогу пересѣкаетъ ручей. Ручей мелководный. Дно брода вязкое. Берега болотистые.

*) Развѣдку производилъ 6 марта 1908 года 3-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка Штабсъ-

скаго до с. Липки *).

Насыпи, гати и овраги.	Попутные населенные пункты.	Трудные и требующіе обязательнаго исправленія мосты.	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Нѣтъ.	с. Липки.	Нѣтъ.	Отъ пос. Сергіевскаго на протяженіи 4 верстъ дорога идетъ по отрогу, имѣя по сторонамъ лощины. Далѣе по перевала по дну лощины; по сторонамъ на 1/2 вер. возвышенности. Перевалъ не высокій съ пологими склонами. На сѣверъ отъ дороги высокая гора съ крутыми склонами. Затѣмъ на протяженіи 5 верстъ дорога идетъ по восточному боку долины безымяннаго ручья, а за переваломъ переходитъ на западный бокъ долины ручья идущаго черезъ с. Липки.		Дорога пригодна для безостановочнаго движенія во всякое время года, за исключеніемъ долины ручья, гдѣ въ дождь грунтъ дороги будетъ сильно вязкій.

Капитанъ Галчинскій.

Маршрутъ

ХОРОЛЬСКОЕ—

Дорога отъ с. Хорольскаго

Протяженіе.	Проходимость: удобопроходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ.	Средняя ширина.	Подъемы и спуски, требующіе припряжки или тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣчки.
22 версты.	Проходима для всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.	Черноземъ.	Двѣ повозки.	Нѣтъ.	Въ с. Поповкѣ дорогу пересѣкаетъ р. Поповка. Два моста; длина 2 с., ширина 1 с. Мосты исправны. Не доходя 5½ вер. до пос. Нестеровскаго— небольшой ручей. Мостъ ширина 2 с., длина 3 с. Мостъ исправный. Въ ½ вер. передъ п. Нестеровскимъ р. Тахеяжъ. Ширина р. 4 с. Мостъ исправный; длина 5 саж., ширина 2 сажени.

*) Развѣдку производилъ 28 февраля 1908 года 3-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка Штабсъ-

№ 25 *).

СЕРГІЕВСКОЕ.

до п. Нестеровскаго *).

Насыпи, гати и овраги.	Попутные населенные пункты.	Трудные и требующіе обязательнаго исправленія мосты.	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
У моста черезъ рѣку Тахеяжъ—гать ширина 2 саж. Протяженіе 5 саженей. Требуетъ небольшого исправленія., Матеріалъ есть.	С. Поповка, пос. Нестеровскій.	Нѣтъ.	Дорога проходитъ по сѣверному склону горнаго массива. На югъ отъ дороги мѣстность сильно гористая, на сѣверъ на орудійный выстрѣлъ волнистая, а далѣе ровная и сильно болотистая.		Дорога пригодна для безостановочнаго движенія.

Капитанъ Галчинскій.

Дорога отъ поселка Нестеровскаго

Протяженіе.	Проходимость: удобопроходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ.	Средняя ширина.	Подъемы и спуски, требующіе припряжки или тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣчки.
15 верстъ съ Сѣверо-Востока на Юго-Западъ.	Проходима для всѣхъ родовъ оружія и обозовъ.	Черноземъ.	Двѣ повозки.	Нѣтъ.	Въ 1/2 вер. отъ поселка Нестеровскаго дорогу пересѣкаетъ рѣка Тахеяжъ. Ширина р. 4 с. Мостъ исправный; шир. моста 3 с., берега р. Тахеяжъ покрыты кустарникомъ. Въ 7 верстахъ отъ Нестеровскаго пос. у Корейскихъ фанзъ ручей (вымерзшій). Мостъ исправный, ширина 3 шага. Далѣе до п. Сергіевскаго 3 ручья, зимой вымерзшіе.

*) Развѣдку производилъ 3 марта 1908 года 3-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка Штабсъ-

до поселка Сергіевскаго *).

Насыпи, гати и овраги.	Попутные населенные пункты.	Трудные и требующіе обязательнаго исправленія мосты.	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
У моста черезъ рѣку Тахеяжъ гать на протяженіи 5 саженей. Требуетъ большого исправленія. Матеріалъ есть.	Поселокъ Сергіевскій.	Мостъ черезъ рѣку Тахеяжъ требуетъ небольшого исправленія въ настилкѣ. Матеріалъ есть.	Дорога проходитъ по подошвѣ возвышенности, идущей отъ пос. Сергіевскаго въ сѣверо восточномъ направленіи. Въ сѣверо-западномъ направленіи отъ дороги долина р. Тахеяжъ. Дно сильно болотистое; ширина 1—$2^{1/2}$ вер. Далѣе идутъ не высокія возвышенности, покрытыя кустарникомъ.		Дорога пригодна для безостановочнаго движенія.

Капитанъ Галчинскій.

Маршрутъ

Отъ гор. Никольскъ-Уссурійскаго по лѣвому берегу рѣки Суйфунъ

Путь отъ Никольскъ-Уссурійскаго до станицы Полтавской представляетъ движенія войскъ всѣхъ родовъ оружія и обоза, но движеніе можетъ про кромѣ того движеніе будетъ замедлено переправой черезъ р. Суйфунъ Синельниковой. Въ дождливое время года путь этотъ можетъ сдѣлаться рѣченка и ручеекъ превращаются въ глубокіе и быстрые потоки, а Суйфунъ и даже болѣе

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
$3^{1}/_{2}$	Корейская деревня.	дв. 12	Фанзы.	До деревни Синельниковой дорога идетъ по долинѣ рѣки Суйфунъ, ширина дороги отъ 3 до 10 саженей; грунтъ черноземъ (попадаются суглинокъ и супесокъ). Крутыхъ подъемовъ нѣтъ; лѣсовъ нѣтъ.
6	Заимка Житникова.	дв. 1	дер. домъ.	
10	„ Барановская.	„	„	
$12^{1}/_{2}$	Заимка Токаревскаго.	„	„	Болота встрѣчаются по сторонамъ дороги и имѣютъ характеръ отдѣльныхъ ямъ, размѣрами не болѣе 100 с. (въ ширину и длину), а потому легко обходимы.
16	Станція Чумаковская.	дв. 10	дер. домъ.	
19	Заимка Машцова.	„	„	По правой сторонѣ дороги движеніе возможно на всемъ протяженіи пути по пашнѣ, по лѣвой сторонѣ движеніе возможно, но не вездѣ, такъ какъ есть мѣста, гдѣ рѣка Суйфунъ проходитъ около самаго полотна дороги.
20	„ Сивашева.	дв. 7	„	
30	Село Покровка.	д. 150 к. 138	„	
33	Корейск. д. Синельникова.	д. 276	Фанзы.	Отъ деревни Синельниковой грунтъ дороги становится песчано-каменистый и за двѣ деревни до станціи Синельниковой дорога проходитъ между рѣкой Суйфуномъ и скалистыми утесами, высотой до 10—15 саж.; дорога въ нѣкоторыхъ мѣстахъ не шире $1^{1}/_{2}$ сажени, и встрѣч-
42	Ст. Синельникова.	дв. 1	Дер. домъ.	
53	Посел. Константиновскъ.	дв. 66	„	

*) Полевая поѣздка офицеровъ въ Мартѣ 1905 г.

№ 25а *).

черезъ с. Покровку до станицы Полтавской, длиной 58 верстъ.

почтовый трактъ съ твердымъ наѣзженнымъ полотномъ, пригоденъ для исходить только одной колоной, такъ какъ параллельныхъ дорогъ нѣтъ, около поселка Константиновскаго и прохожденіи черезъ тѣснину у станціи непроходимымъ совершенно (на нѣкоторое время), ибо каждая маленькая выходитъ изъ береговъ и заливаетъ низины на пространствѣ до 30 верстъ (по длинѣ пути).

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Дорогу пересѣкаютъ рѣки: Славянка, Ней-кеза, Синеловка, Сосниха, Суйфунъ, Занюнки и нѣсколько др. мелкихъ рѣчекъ и ручьевъ, не имѣющихъ названія. Рѣка Суйфунъ проходима въ бродъ только въ мелководье и зимой по льду, въ остальное время противъ поселка Константиновскаго устанавливается паромъ на двухъ лодкахъ. Подъемная сила около 300 пудовъ, движется по желѣзному канату, укрѣпленному на обоихъ берегахъ. Остальныя рѣки и ручьи проходимы въ бродъ, но во время дождей (въ концѣ іюля, въ августѣ и до половины сентября) переполняются водой, затопляя часто громадное пространство, и являются тогда трудно преодолимымъ препятствіемъ. Болотъ, пересѣкающихъ дорогу нѣтъ. Овраги незначительны и легко преодолимы. Другихъ препятствій нѣтъ.	Параллельныхъ дорогъ въ 3-хъ верстной полосѣ не имѣется.	Между ст. Синельниковой и пос. Константиновскимъ есть удобная позиція фронтомъ на сѣверо-западъ. Для расположенія на ночлегъ удобны мѣста: 1) По правую и лѣвую сторону дороги отъ г. Никольскъ-Уссурійскаго до деревни Синельниковой включительно на всемъ протяженіи въ любомъ мѣстѣ можно расположить отрядъ около 1 корпуса бивакомъ на позиціи. 2) Около станціи Синельниковой. 3) Въ лощинѣ около пос. Константиновскаго. 4) Около станицы Полтавской. Во всѣхъ этихъ мѣстахъ можно расположить бивакомъ до 1 корпуса.

1	2		3	4
38	Ст. Полтавская.	дв. 89	Дер. домъ.	ныя повозки не могутъ разъѣхаться; тѣснота эта тянется около 3/4 версты; движеніе по сторонамъ невозможно.
	Примѣчаніе: кромѣ перечисленныхъ населенныхъ пунктовъ, на всемъ протяженіи пути въ 5-ти вер. полосѣ разбросаны отдѣльныя земледѣльческія фанзы корейцевъ и китайцевъ, всего около 400 др.			Отъ ст. Синельниковой дорога поднимается въ гору. Подъемъ не крутой, идетъ черезъ перевалъ и полого спускается въ лощину. По этой лощинѣ дорога идетъ до поселка Константиновскаго, грунтъ черноземный, кругомъ поля, и движеніе возможно по обѣимъ сторонамъ дороги. Отъ поселка Константиновскаго до станціи Полтавской дорога идетъ по горамъ, покрытымъ рѣдкимъ и мелкимъ кустарникомъ и травой. Грунтъ песчаный и глинисто-каменистый; крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ. Движеніе по сторонамъ дороги затруднительно.

5	6	7
Мосты: 1) Около инженер. пироксил. завода деревянный, длиной 1 1/2 саж., шириной 2 саж., исправный. 2) Два деревянныхъ моста около заимки Токаревскаго, шириной каждый 2 саж., длиной 1 саж., оба въ неисправномъ видѣ. 3) Деревянный мостъ черезъ р. Нейкеза, длина и ширина 2 саж., неисправенъ. 4) Деревянный мостъ черезъ оврагъ, не доходя 2-хъ верстъ до с. Покровки, длина 3 саж., ширина 2 саж, неисправенъ. 5) Деревянный мостъ черезъ р. Синеловку, длина и ширина 2 саж., неисправный. 6) Два деревянныхъ моста, не доходя 1/2 версты до ст. Синельниковой, длина и ширина 2 саж., неисправный. 7) Два деревянныхъ моста на равнинѣ, не доходя 4-хъ верстъ до поселка Костантиновскаго, ширина 2 саж., длина 1 саж., неисправный. Деревянный мостъ черезъ р. Вислонку около ст. Полтавской, длина и ширина 2 саж., исправенъ. Всѣ выше означенные мосты служатъ, видно, только въ дождливое время, такъ какъ обыкновенно переѣздъ совершается помимо нихъ. Матеріалъ для починки мостовъ на мѣстѣ достать затруднительно, такъ какъ крупнаго лѣса вблизи нѣтъ.		Вода изъ рѣки Суйфунъ и др. рѣчекъ хорошаго качества. Дровъ достать затруднительно, придется довольствоваться кустарникомъ, растущимъ по берегамъ Суйфуна Фуражъ (сѣно и солома) имѣется въ населенныхъ пунктахъ около 30 пудовъ сѣна или соломы на каждый дворъ или фанзу; зерновый фуражъ (овесъ, ячмень) имѣется въ очень ограниченномъ количествѣ для потребностей населенія. Недостатокъ фуража объясняется во первыхъ временемъ года (весна), когда всѣ запасы уже истощились, во вторыхъ тѣмъ, что въ этомъ раіонѣ уже много закуплено и вывезено фуража для потребностей войскъ и въ третьихъ, прошлое лѣто и осень была очень дождливая погода, рѣки разливаясь затопили поля и унесли много хлѣба и сѣна.

Маршрутъ

Г. Санчагоу — пос. Алексѣе-Никольскій — с. Пуциловка—

Путь, при небольшихъ указанныхъ исправленіяхъ въ сухое время, вполнѣ время – участокъ—пос. Алексѣе-Никольскій—с. Борисовка будетъ тяжелъ дороги—долина лѣваго берега р. Суйфуна у г. Никольскъ-Уссурійскаго, гдѣ этотъ участокъ средствами войскъ исправить трудно, необходима шосировка спужитъ, главнымъ образомъ, для ввоза въ г. Никольскъ-Уссурійскій хлѣба, совки, Карсаковки, Пуциловки и Алексѣе - Никольскаго; въ небольшомъ г. Никольскъ-Уссурійскій. Большимъ неудобствомъ для довольствія и ночле пос. Алексѣе-Никольскаго,

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	г. Санчагоу.	ок. 4 т. жит.	Въ г. Санчагоу—фанзы кирпичныя и глинобитныя, крытыя кирпичемъ, оцинков. желѣзомъ и соломой; дворы—малы и застроены; сараевъ нѣтъ. Въ деревняхъ китайскія и корейскія фанзы глинобитныя, крытыя соломой; дворы—малы, но чисты; сараевъ нѣтъ; можно помѣстить 5—15 ч. Русскія избы	Путь изъ г. Санчагоу пересѣкаетъ 2 рукава р. Ушагоу, проходитъ долину праваго берега этой рѣки и входитъ черезъ легкій подъемъ и спускъ въ долину р. Нейшехэ. Пройдя вверхъ по долинѣ 6 верстъ, дорога довольно крутымъ, длиннымъ и извилистымъ подъемомъ поднимается на высоты праваго берега долины р. Нейшехэ. Далѣе на протяженіи 15 верстъ, проходитъ по водораздѣлу рѣкъ Суйфуна и Б. Лючихезы съ легкими подъемами и спусками на плоскія вершины высотъ. Въ 7 в. до пос. Алексѣе-Никольскаго дорога спускается въ долину р. Илюшки (лѣваго притока р. Б. Лючихезы) и по ней входитъ въ широкую (1—1½ в. у пос. Алексѣе-Никольскаго и с. Пуциловки, 4—6 в. у д. Корсаковки и 2 в.—у с. Борисовки) долину р. Б. Лючихезы; изъ этой долины входитъ у с. Борисовки въ долину праваго берега р. Суйфуна, пересѣкаетъ рѣку и по долинѣ лѣваго ея берега подходитъ къ г. Никольскъ-Уссурійскъ.
34	Пос. Алексѣе-Никольскій.	дв.55, к. 6		
42½	Кор. с. Пуциловка.	150		
57	Село Борисовка.	дв.78, к. 22		
59½	Корейскія фанзы.	5		
61	Корейскія фанзы.	2		
64	Корейская деревня.	6		
66	Корейская деревня.	12		

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ и ноябрѣ 1908 г. Ген. Шт. Капитанъ Михайловъ.

№ 26*).

д. Борисовка—г. Никольскъ-Уссурійскій, длиной 68 верстъ.

удобенъ для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ; въ дождливое для колеснаго обоза, но все-таки проходимъ вполнѣ; болѣе трудный участокъ путь сильно разъѣзженъ и изрѣзанъ глубокими колеями съ выбоинами; на 5 верстъ (отъ паромной переправы до города). Путь въ настоящее время фуража, овощей и другихъ земледѣльческихъ продуктовъ изъ селеній Бори- размѣрѣ идетъ движеніе населенія и грузовъ отъ китайской границы въ говъ войскъ является—отсутствіе селеній на участкѣ отъ г. Санчагоу до на протяженіи 34 верстъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Рѣки и ручьи: 1) Ручей съ канавой у вост. окраины г. Санчагоу—по мосту. 2) Лѣвый рукавъ р. Ушагоу, у г. Санчагоу,—бродомъ въ 10 шаг., глуб. 2 арш., дно твердое. 3) Правый рукавъ р. Ушагоу въ 1/4 в. далѣе,—бродомъ въ 5 шаг., глуб. 1 арш., дно твердое. 4) р. Нейшехэ—бродомъ въ 3 шаг., глуб. $2^{1/2}$ арш., дно твердое. 5) Верховье р. Люшихэзы (малый притокъ р. Суйфуна)—бродомъ въ 1 шаг., глуб. $1^{1/2}$ арш., дно и берега—топкіе. 6) р. Илюшка—бродомъ въ 1 шаг., глуб. 1/2 арш., дно твердое. 7) Ручей съ канавой въ пос. Алексѣе-Никольскомъ—бродомъ въ 1 шаг., глуб. 1/2 арш., дно твердое. 8) 2 ручья, въ 1 и 2 в. отъ вост. окраины пос. Алексѣе-Никольскаго, по мостамъ. 9) р. Улитинка—бродомъ въ 3 шаг.,	1) г. Санчагоу—ст. Полтавка—южнѣе пос. Константиновскаго—кор. д. Гранатовка д. Борисовка, длиной 50 в. удобна для движенія пѣхоты и конницы безъ колеснаго обоза. 2) По долинѣ р. Б. Лючихезы къ посаду Алексѣе-Никольскому. 3) Отъ д. Пуциловки къ броду черезъ р. Улитинку, по долинѣ р.	Позиціи фронтомъ на западъ встрѣчаются на высотахъ отъ г. Санчагоу къ посаду Алексѣе-Никольскому, но всѣ эти позиціи легко обходятся съ обоихъ фланговъ и могутъ лишь служить для авангардовъ и арьергардовъ, съ цѣлью задержать наступленіе непріятеля. Квартиро-бивачныя и бивачныя мѣста на значительныя силы: 1) У западной окраины посада Алексѣе-Никольскаго. 2) У западной и восточной окраины и по селенію Пуциловкѣ. 3) У д. Борисовки. 4) У паромной переправы черезъ р. Суйфунъ.

1	2		3	4
67	Корейская деревня.	10	деревянныя и глинобитныя, крытыя оцинков. желѣзомъ и соломой; просторны, чисты и удобны для размѣщенія; дворы просторны и чисты; сараи малы и грязны. На каждый дворъ можно назначить по взводу людей или 15—20 лошадей.	По характеру пути дорога рѣзко раздѣляется на 2 равныхъ участка: 1) горная—отъ г. Санчагоу до пос. Алексѣе-Никольскаго (34 в.), и 2) равнинная—до г. Никольскъ-Уссурійскаго. Ширина горной дороги колеблется отъ 4—5 ш. до 3 саж.; грунтъ—песчано-каменистый съ примѣсью глины, рѣдко болотистый, полотно, благодаря прочному грунту, хорошо накатано; неудобный для движенія по узости пути и топкости участокъ—по долинѣ р. Илюшки, на протяженіи $2^1/_2$ в. отъ верховья. Ширина равнинной дороги на всемъ протяженіи 3—5 саж.; грунтъ—черноземный съ примѣсью глины и песку, достаточно твердый и хорошо накатанный въ сухое время, но въ дожди быстро размягчается. Крутой, длинный и извилистый подъемъ встрѣчается по переходѣ р. Нейшехэ, длиной ок. 1 в., крутизной 20—30 шаг.; особыхъ затрудненій не представитъ, но потребуетъ наряда людей для помощи обозамъ. Спускъ въ долину р. Илюшки, длиной $^1/_2$ в., крутизной—15—20 шаг., не труденъ и тормозовъ не потребуетъ. Лѣсовъ нѣтъ. Высоты покрыты травой и только изрѣдка въ узкихъ долинахъ встрѣчаются рѣдкія группы низкорослыхъ деревьевъ; на берегахъ рѣкъ кустарникъ (тальникъ). Болотистыхъ мѣстъ, за исключеніемъ указанной долины р. Илюшки,—нѣтъ; попадаются топкіе участки, но они коротки и легко могутъ быть исправлены; болотистыя мѣста по долинѣ р. Б. Лючихэзы лежатъ по сторонамъ пути. Движеніе по сторонамъ дороги для пѣхоты и конницы возможно на всемъ протяженіи, за исключеніемъ долины р. Нейшехэ.
68	г. Никольскъ-Уссурійскъ.	—		

5	6	7
глуб. 2 арш., дно и берега—топкіе. 10) Ручей, въ 100 шаг. отъ р. Улитинки, бродомъ въ 1 шаг., глуб. 1/2 арш., дно твердое. 11) Ручьи съ канавами въ 1/2 и 1/4 в. до с. Борисовки—по мостамъ. 12) р. Суйфунъ—переправа паромомъ. Паромъ—помостъ на 2-хъ лодкахъ; движется по желѣзному канату, длиною 70 шаг., укрѣпленному на берегахъ. Подъемная сила—до 300 пуд. Время одного рейса съ посадкой—20 мин. Въ одинъ рейсъ можно назначить 3 двуколки съ лошадьми, или 1 орудіе безъ лошадей, или 8 лошадей, или 50 люд. 13) Протокъ къ р. Суйфуну, въ 1/2 в. отъ паромной переправы—по мосту. 14) 2 протока съ канавами, у корейскихъ деревень по мостамъ. Болотистыя полосы встрѣчаются по верхней долинѣ р. Илюшки до брода черезъ нее, на протяженіи 2 1/2 в. участками. Безъ фашинной настилки трудно проходима для колеснаго обоза, такъ какъ почва даже въ сухое время набухаетъ отъ подпочвенной воды, становится вязкой и глубоко разрѣзается. Необходимыя исправленія: 1) Построить мостъ черезъ верховье р. Люшихэзы, длиной 1 1/2 шаг. 2) Уширить дорогу на подъемѣ послѣ брода черезъ р. Нейшехэ. 3) Укрѣпить фашинной настилкой дорогу по верхней долинѣ р. Илюшки до брода черезъ нее, на протяженіи 2 1/2 в. участками въ 5—10 шаг. 4) Укрѣпить фашинами бродъ черезъ р. Улитинку: дно на 3 шаг., правый берегъ на 2 шаг. 5) Исправить гать въ 1/2 вер. отъ р. Улитинки, на протяженіи 3 шаг. Всѣ указанныя исправленія могутъ быть сдѣланы самими частями войскъ, шанцевымъ инструментомъ изъ подручныхъ матеріаловъ, кромѣ лѣса для моста черезъ р. Люшихэзу, который необходимо подвезти; въ крайнемъ случаѣ вмѣсто моста можно разработать бродъ, укрѣпивъ его фашинами.	Б. Лючихэхы, длин. 10 в. удобная для движенія. 4) Отъ д Пуциловки черезъ д. Корсаковку къ броду черезъ р. Улитинку, дл. 15 в., удобная для движенія войскъ съ легкимъ обозомъ. 5) Почтовая дорога отъ ст. Полтавки къ г. Никольскъ-Уссурійскому 59 в.	Вода хорошаго качества—изъ колодцевъ и рѣкъ. Топливо—солома и кустарникъ; дровъ—нѣтъ. Сѣно—въ изобиліи у жителей. Зерновой фуражъ—у жителей, но въ ограниченномъ количествѣ; излишекъ урожая вывозится въ г. Никольскъ-Уссурійскъ.

Маршрутъ

Г. Санчагоу—п. Фадѣевскій—с. Струговка—з. Реснянскаго—

Путь удобенъ для движенія войскъ съ легкимъ обозомъ, для полевой артил исправленій, движеніе особыхъ препятствій не встрѣтитъ. Для тяжелыхъ Дорога въ настоящее время служитъ для движенія населенія и перевозки Жители посада Фадѣевскаго при поѣздкахъ въ г. Никольскъ-Уссурійскій съ дождливое время, хотя она длиннѣе на 5 верстъ. Въ отношеніи довольствія верстномъ протяженіи отъ пос. Фадѣевскаго до ст. Струговки совершенно скаго дорога пересѣкаетъ государственную границу; для обозначенія

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	г. Санчагоу.	ок. 4 т. жит.	Въ г. Санчагоу—кит. фанзы—кирпичныя и глинобитныя, крытыя кирпичемъ, оцинкованнымъ желѣзомъ и соломой, мало удобныя для размѣщенія войскъ; въ деревняхъ фанзы—глинобитныя, крытыя соломой, тѣсныя и неудобныя для размѣщенія. Русскія избы—деревянныя и глинобитныя,	Путь отъ г. Санчагоу, пройдя широкую (2-хъ—3½ в.) долину устья р. Ушагоу и праваго берега р. Суйфуна, пересѣкаетъ эту рѣку у д. Го-линъ и круто поднимается на высоты лѣваго берега р. Суйфуна; повернувъ на востокъ, проходитъ по хребту высотъ и спускается въ долину р. Патахэзы у ея устья къ посаду Фадѣевскому. Мѣстность къ сѣверу и сѣв.-востоку — ряды высотъ и узкихъ горныхъ долинъ, съ юга и юго-востока—р. Суйфунъ. Отъ пос. Фадѣевскаго, сохраняя направленіе на востокъ, переваливаетъ высоты лѣваго берега долины р. Суйфуна, пересѣкаетъ долину р. Тавы, переваливаетъ водораздѣльныя высоты лѣвыхъ притоковъ р. Суйфуна—Тавы, Синеловки и Ней-хэзы и спускается въ долину этой послѣдней. Съ сѣвера и юга—горный ландшафтъ съ рѣзко выраженными на сѣверѣ каменистыми сопками, покрытыми мѣстами рѣдкимъ лѣскомъ и кустарниками, а съ юга—покатыя возвышенности, поросшія
4½	Кит. дер. Го-линъ.	5		
15	Посадъ Фадѣевскій.	дв.65, кол. 3		
20	Корейскія заимки.	4		
43	Село Струговка.	д.137, к. 16		
48½	Корейская заимка.	2		
51½	Кор. заимка Писарева.	4		
54½	Кор. заимка Мамцова.	3		

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ и ноябрѣ 1908 года генеральнаго штаба капитанъ Михайловъ.

№ 27 *).

з. Кравцова — г. Никольскъ - Уссурійскій, длиной 76 верстъ.

леріи путь —мало удобенъ, но, при выполненіи указанныхъ въ графѣ 5-й обозовъ — путь трудно проходимъ, въ особенности въ дождливое время. хлѣба и фуража изъ прилегающихъ селеній въ г. Никольскъ-Уссурійскій. легкимъ грузомъ эту дорогу предпочитаютъ почтовой, въ особенности въ и ночлеговъ войскъ путь не представляетъ удобствъ, такъ какъ на 28-ми не имѣется селеній. Въ 2-хъ в. отъ д. Го-линъ и въ 7 в. до пос. Фадѣевграницы врытъ южнѣе дороги каменный столбъ съ цифрой „0".

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Рѣки и ручьи. 1) 2 ручья, впадающіе въ р. Ушагоу, у г. Санчагоу и въ $1^{1}/_{2}$ в. отъ него въ бродъ ($^{1}/_{2}$ саж., гл. $^{1}/_{2}$—1 аршинъ). 2) Р. Суйфунъ, у д. Го-линъ. Переправа паромомъ въ видѣ помоста на 2-хъ лодкахъ; подъемная сила 120—150 пуд. Можетъ поднять: 2 двуколки съ запряжкой, или 1 орудіе, безъ лошадей, или 5 лошадей, или 25 — 30 людей. Ширина перевоза — ок. 50 саж. Время одного рейса съ посадкой ок. 20 минутъ. 3) Ручей у сопки 65 — бродомъ въ $1^{1}/_{2}$ саж., глуб. 1 арш., дно твердое. 4) Р. Патахэза—2 рукава; 1-й бродомъ въ $2^{1}/_{2}$ саж., глуб. 1 аршинъ, дно твердое; 2-й—бродомъ въ 5 саж., глуб. $1^{1}/_{2}$ аршина, дно твердое. 5) 2 ручья у зап. окраины пос. Фадѣевскаго по мосту. 6) Ручей у юго-вост. окраины Фадѣевскаго по мосту. 7) Ручей въ долинѣ р. Тавы бро-	1) Отъ р. Нейхэзы къ д. Струговкѣ на протяженіи 10 в.—удобна для движенія. 2) Почтовая дорога отъ с. Покровки къ г. Никольскъ Уссурійскому на протяженіи $33^{1}/_{2}$ вер. 3) Дорога изъ д. Галенки въ г. Никольскъ Уссурійскій, на протеженіи 34 в.	Позиціи фронтомъ на западъ встрѣчаются лишь арьергардныя (авангардныя), на которыхъ легко задержать наступленіе непріятеля и заставить его развернуться, именно: 1) У сопки 65 при спускѣ въ долину р. Патахэзы — на 2 роты; 2) у пос. Фадѣевскаго на 2 баталіона. 3) У р. Синеловки, на высотахъ ея лѣваго берега — на $1^{1}/_{2}$—2 баталіона. Кромѣ этихъ позицій, можно намѣтить сильную горную позицію, фронтомъ на югъ (къ г. Санчагоу), у д. Го-линъ при переправѣ черезъ р. Суйфунъ, на значительныя силы (до дивизіи съ артил.) Удобна также для занятія малыми

1	2		3	4
57	Кор. заимка Реснянскаго.	2	крытыя оцинкованнымъ желѣзомъ и соломой, удобныя для размѣщенія войскъ (5—10 ч.) Сараи малы и грязны. Дворы—просторны и чисты; на каждый дворъ можно назначить около взвода людей или 15—20 лошадей.	травой и изрытыя въ различныхъ направленіяхъ мокрыми ложбинами. Дорога, пройдя 3½ в. по южному берегу болотистой долины р. Ней-хэзы, повертываетъ (у пустой фанзы) на Ю. В. и поднимается на Струговское плато (водораздѣлъ рѣкъ Ней-хэзы и Славянки). Пройдя по плато 10 верстъ, дорога спускается въ д. Струговку; далѣе проходитъ по слегка возвышенному краю долины лѣваго берега р. Суйфуна до з. Кравцова, откуда спускается въ эту долину и выходитъ у корейской деревни на почтовую дорогу къ г. Никольскъ-Уссурійскому.
61	Заимка Реснянскаго.	5		
65	Заимка Кравцова	4		
72	Кор. деревня на почт. дор.	12		
73½	Пироксилиновый складъ.	1		
76	г. Никольскъ-Уссурійскій.	—		

По степени удобствъ для движенія путь не одинаковъ на всемъ протяженіи и можетъ быть раздѣленъ на 4-ре участка:

1) г. Санчагоу — пос. Фадѣевскій (15 в.)—удобна для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ, но движеніе задерживается переправой черезъ р. Суйфунъ и подъемомъ на высоты. Ширина дороги 4—5 шаговъ; грунтъ въ долинахъ—черноземный и песчаный, на высотахъ—каменистый съ верхнимъ слоемъ глины и песку.

2) Пос. Фадѣевскій—долина р. Ней-хэзы (включительно)—18 верстъ—дорога имѣетъ горный характеръ съ 3-мя невысокими перевалами; до долины р. Тавы (5 в.)—болѣе накатана и широка (4—5 ш.), далѣе-же суживается и обращается въ проселочную, шириной не болѣе 3-хъ шаговъ.

На этомъ участкѣ дорога мало удобна для движенія артиллеріи и обозовъ; годится лишь для войскъ съ небольшимъ легкимъ обозомъ (лучше вьючными).

Грунтъ — глинистый, рѣдко песчаный и каменистый, въ долинахъ—черноземный и болотистый.

5	6	7
домъ въ 1 саж., глуб. 1/2 аршина, дно твердое. 8) Р. Тава—бродомъ въ 5 саж., глуб. 1 1/2 аршина, дно твердое. 9) Р. Синеловка—бродомъ въ 2 саж., глуб. 2 арш., дно топкое. 10) 2 ручья впадающіе въ р. Нейхэзу—бродами въ 1 саж., глуб 1/2 арш., дно не достаточно твердое. 11) р. Нейхэза, у кор. заимки Писарева, бродомъ въ 5 саж., глуб. 2 1/2 арш., дно твердое. 12) р. Славянка, у з. Реснянскаго, бродомъ въ 6 саж., глуб. 2 1/2 арш., дно твердое. 13) Протокъ р. Славянки къ р. Суйфуну, у з. Кравцова бродомъ въ 4 саж., глуб. 2 арш., дно твердое. 14) Протокъ р. Суйфуна, въ 2-хъ в. далѣе, у фанзъ, — бродомъ въ 1 саж., глуб. 1 арш., дно твердое. 15) Протокъ р. Суйфуна, въ 1 в., до кор. деревни на почтовой дорогѣ—бродомъ въ 3 саж., глуб. 1 1/2 арш.. дно твердое. Болотистыя полосы: 1) долины рѣкъ Тавы и Синеловки—легко проходимы. 2) Долина р. Ней-хэзы—трудно проходима по топкости для колеснаго обоза, на протяженіи 1/2 версты. 3) Долина р. Ней-хэзы у кор. заимки Писарева—трудно-проходима на протяженіи 1 версты послѣ брода. Необходимыя исправленія: Постройка моста: 1) Черезъ р. Синеловку, дл. 2 1/2 саж. Фашинныя настилки: 1) Черезъ топкое мѣсто въ 2 в. отъ г. Санчагоу—дл. 6 саж. 2) Черезъ топкое мѣсто у фанзъ послѣ брода черезъ р. Таву—дл. 5 саж. 3) У выхода къ р. Ней-хэзѣ черезъ болотистую долину, дл. ок. 100 саж.		отрядами. Но эта позиція находится въ раіонѣ за государственной границей на китайской территоріи. Квартиро-бивачныя и бивачныя мѣста для значительныхъ силъ (до дивизіи). 1) У пос. Фадѣевскаго; 2) у д. Струговки; 3) у з. Реснянскаго. Вода — изъ колодцевъ и рѣчекъ—хорошаго качества и въ достаточномъ количествѣ. Для топлива можно лишь достать солому и нарубить кустарникъ. Дровъ нѣтъ. Сѣно — въ изобиліи у жителей. Зерновой фуражъ—въ ограниченномъ количествѣ, такъ какъ излишекъ урожая овса и ячменя вывозится въ г. Никольскъ-Уссурійскій.

1	2		3	4
				3) Струговское плато съ д. Струговкой—16 верстъ—дорога вполнѣ удобна для движенія обозовъ. Ширина 7—8 шаговъ. Грунтъ глинисто-песчаный и черноземный. 4) Долина р. Суйфуна до г. Никольскъ-Уссурійскаго—27 в.—дорога проселочная, вполнѣ удобна для движенія только на протяженіи отъ з. Реснянскаго до з. Кравцова (4 в.), на остальномъ—мало удобна для движенія колеснаго обоза. Ширина дороги—отъ 5 до 2½ шаг. Грунтъ—черноземный и болотистый. Крутой подъемъ встрѣчается лишь послѣ переправы черезъ р. Суйфунъ у д. Го-линъ. Длина подъема—ок. ½ в., крутизна 20 — 30 °. Въ сухое время подъемъ особыхъ затрудненій не представитъ, но потребуетъ все-таки наряда людей для помощи обозамъ; въ дождливое время подъемъ будетъ труденъ вслѣдствіе глинистаго грунта (скольженіе). Остальные спуски и подъемы—пологи и затрудненій не представляютъ. Лѣсовъ нѣтъ; попадаются лишь небольшія группы рѣдкихъ деревьевъ на болѣе крутыхъ и высокихъ сопкахъ. Берега рѣкъ поросли низкорослыми деревцами и кустарникомъ. Болота встрѣчаются: въ долинѣ р. Ушагоу—по сторонамъ дороги небольшими участками, въ долинѣ Патахэзы—узкими полосами и въ долинахъ рѣкъ Тавы, Синеловки, Нейхэзы и Славянки—полосами вдоль обоихъ береговъ. Движеніе по сторонамъ—неудобно вслѣдствіе пересѣченной мѣстности и возможно лишь на нѣкоторыхъ участкахъ, изъ которыхъ болѣе удобенъ—Струговское плато, на протяженіи 16 верстъ.

5	6	7
4) Черезъ броды 2-хъ ручьевъ, впадающихъ въ р. Нейхэзу, длиной по 2 саж. 5) Черезъ топкіе участки послѣ брода черезъ р. Нейхэзу, на 10—15 саж. Разработка пути: 1) Уширить спускъ и подъемъ къ броду черезъ 1-й рукавъ р. Патахэзы. 2) Разработать спускъ къ броду черезъ 2-й рукавъ р. Патахэзы. 3) Разработать и уширить дорогу послѣ подъема лѣваго берега р. Синеловки на протяженіи 1/2 версты. Всѣ работы могутъ быть исполнены самими частями войскъ съ помощью обыкновеннаго шанцеваго инструмента. Матеріалы для постройки моста необходимо подвезти. Матеріалы для фашинъ на мѣстѣ изъ тальника.		

Маршрутъ

Г. Санчагоу—ст. Полтавка—пос. Константиновскій—с. Синельниково—

Въ сухое время путь вполнѣ удобенъ для движенія всѣхъ родовъ войскъ и ные въ описаніи (графа 5) исправленія, въ особенности обратить вниманіе черезъ рѣку Суйфунъ у пос. Константиновскаго сильно задержитъ движеніе военному составу потребуетъ около 4 часовъ, эскадрона около 5 часовъ, устроить нѣсколько паромныхъ переправъ или навести понтонный мостъ. пос. Константиновскаго (12½ в.) по правому, до гор. Никольскъ-Уссурійскаго Синеловской до з. Самойленко (33 в.) дорога идетъ по берегу рѣки. Дорога ныхъ путей ввоза и вывоза сырыхъ продуктовъ изъ Китая въ Южномежду ст. Полтавкой и гор. Никольскъ-Уссурійскимъ; почтовая станція Чумаковская—(22 в.) и г. Никольскъ-Уссурійскій — (20 в.). Телеграфная ждаетъ почтовую дорогу. По рѣкѣ Ушагоу проходитъ государственная въѣздѣ въ г. Санчагоу—китайскій, но движеніе населенія

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Городъ Санчагоу.		Въ русскихъ селахъ, посадахъ и заимкахъ—избы деревянныя, крытыя оцинкованнымъ желѣзомъ и соломой; избы достаточно просторны и удобны для размѣщенія войскъ (10—15 человѣкъ на избу). Дворы про-	Дорога отъ г. Санчагоу, перейдя рѣку Ушагоу по двумъ бродамъ проходитъ по долинѣ праваго берега этой рѣки, шириной до 1½ вер. и у д. Полтавки поднимается на невысокое плато. Отъ ст. Полтавки до пос. Константиновскаго пересѣкаетъ значительныя и крутыя высоты праваго берега р. Суйфуна и выходитъ у пос. Константиновскаго къ Суйфуну.
½—3	Долина р. Ушагоу отъ г. Санчагоу до устья застроена отдѣльными китайскими дворами, такихъ дворовъ около 50.			
5	Станица Полтавка.	дв. 88 к. 30		Послѣ переправы, пройдя широкую (до 2½ вер.) долину лѣваго берегу рѣки Суйфуна и р. Тавы (урочище Тава или Таловка), пересѣкаетъ довольно высокій, но пологій отрогъ высотъ лѣваго берега долины р. Суйфуна, огибаетъ второй отрогъ у почтовой станціи Синеловской и выходитъ у кор. д. Гранатовки въ до-
11	Посадъ Константиновскій.	дв. 71 к. 11		
14	Кит. дер. Тавайза, около 30 двор.	30		

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ 1908 года Генеральнаго Штаба Капитанъ Михайловъ.

№ 28*).

с. Покровка — г. Никольскъ - Уссурійскій, длиной 64 версты.

обозовъ; въ дождливое же время крайне необходимо исполнить всѣ указанна укрѣпленіе фашинами грунта по урочищу Тава. Паромная переправа войскъ; такъ, по приблизительному расчету, переправа пѣхотнаго баталіона по полевой батареи съ зарядными ящиками около 9 часовъ. Необходимо будетъ Путь на всемъ протяженіи проходитъ близъ и вдоль теченія р. Суйфуна: до (52 в.) по лѣвому его берегу, причемъ на протяженіи отъ почтовой стан. Санчагоу — Никольскъ-Уссурійскій служитъ однимъ изъ главныхъ транзит- Уссурійскій край и для движенія населенія. Почтовая линія установлена содержится: 1) въ ст. Полтавкѣ, 2) станція Синеловская (17 в.), 3) станція линія проложена отъ станціи Полтавки и на всемъ протяженіи сопровограница. Таможенный постъ установленъ въ ст. Полтавкѣ—русскій и при и товаровъ, повидимому, идетъ безпрепятственно.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Рѣки и ручьи: 1) Ручей съ канавой у восточной окраины г. Санчагоу—по мосту. 2) Лѣвый рукавъ р. Ушагоу у г. Санчагоу—бродомъ въ 10 саж., глубиной 2 фут., дно твердое. 3) Правый рукавъ р. Ушагоу бродомъ 5 саж., глубиной 1 фут., дно твердое. 4) р. Ней-ше-хэ, въ 1 вер. до ст. Полтавки—бродомъ въ 2 саж., глубиной ½ фут., дно твердое. 5) р. Выгонка, у восточной окраины ст. Полтавки—по каменному мосту. 6) р. Суйфунъ у пос. Константиновскаго. Переправа паромомъ, устроеннымъ сѣвернѣе посада. Паромъ—помостъ	1) Отъ гор. Санчагоу южнѣе пос. Константиновскаго—кор. д. Гранатовка—дер. Улитино—с. Борисовка, длиной 50 вер., удобный для движенія пѣхоты и конницы безъ колеснаго обоза. 2) г. Санчагоу—п. Алек-	Позиціи фронтомъ на западъ: 1) У ст. Полтавки (см. кроки № 4 и описаніе). 2) У урочища Тавы (см. кроки № 5 и описаніе). 3) Какъ авангардная къ позиціи у ст. Полтавки на правомъ берегу р. Нейшехэ, въ 1 вер. западнѣе Полтавки, на 1—2 бат.; занятіе этой позиціи заставитъ непріятеля въ долинѣ по переходѣ р. Ушагоу. 4) Какъ аріергардная къ позиціи у урочища Тавы—позиція на высотахъ у почтовой ст. Синеловской на 2 баталіона.

1	2		3	4
22	Почтовая станція Синеловская.	1	сторны,чисты; на каждомъ дворѣ можно назначить одинъ взводъ людей. Сараи малы и тѣсны и грязны; для размѣщенія не удобны; Корейскія и Китайскія фанзы негодны для размѣщенія: малы и грязны. Дворы малы, но чисты.	лину лѣваго берега р. Суйфуна, который идетъ до г. Никольскъ-Уссурійскаго, на протяженіи 40 вер.
22	Рус. дер. Гранатовка.	18		Долина эта, начинаясь у кор. дер. Гранатовки, постепенно расширяется и у с. Покровки доходитъ до 3 вер. ширины, суживается у з. Мамцова, Чумакова и Соколовскаго до 2—1½ вер. и расширяется до 4 в.—5 в. у г. Никольскъ-Уссурійскаго.
25	Кор. дер. Гранатовка.	10		
27	Кор. дер. Синельниково—ок. 200.	200		Съ сѣвера долину ограничиваютъ отъ кор. дер. Гранатовки до с. Покровки довольно крутые скаты высотъ, отъ сел. Покровки до г. Никольскъ-Уссурійскаго—пологіе спуски невысокихъ плато Струговскаго и Голенковскаго.
31	Два кор. постоялыхъ двора.	2		
32	Село Покровка.	д. 260 кл. 70		Долина обильно орошена водой и перерѣзана съ сѣвера на югъ многими рѣчками и ручьями, вливающимися въ р. Суйфунъ.
40	Заимка Карябина.	14		
42	Заимка Сивашева.	7		Дорога почтовая—грунтовая.
44	Заимка Мамцева съ Чумаковской почтовой станціей.	10		Ширина дороги на всемъ протяженіи (за исключеніемъ 1-верстнаго участка у поч. ст. Синеловской) до 5 саж., но канавами не окопана, изрѣзана многими глубокими колеями съ выбоинами и въ сущности сводится къ ширинѣ 3—4 шаговъ. Участокъ дороги между почтовой ст. Синеловской и кор. д. Гранатовкой, длиною около 1 вер. проходитъ между обрывистымъ (до 2—3 саж.) берегомъ р. Суйфуна и скалистыми утесами, высотой до 15 саж.; дорога въ нѣкоторыхъ мѣстахъ не шире 3 шаговъ и встрѣчныя повозки разъѣхаться не могутъ.
45½	Русскій постоялый дворъ.	1		
46	Заимка Чумакова.	10		
48	Корейск. постоялый дворъ.	1		
49½	Заимка Соколовскаго.	5		
53	Заимка Самойленко.	2		Грунтъ дороги въ долинахъ р. Суйфуна черноземный съ небольшой примѣсью глины и песку, въ долинахъ р. Тавы и р. Ушагоу черноземный, — глинистый и болотистый. Въ сухое время хорошо накатывается, въ дождливое быстро размягчается, становится вязкимъ и глубоко прорѣзывается колесами. Въ дождливое время движеніе колеснаго обоза весьма затруднительно: одна лошадь не вывозитъ пустую крестьянскую телѣгу.
57	Заимка Житникова.	2		
59½	Корейская деревня.	12		
61	Пироксилиновый складъ.	1		На высотахъ грунтъ каменистый, съ верхнимъ тонкимъ слоемъ песку и глины;

5	6	7
съ перилами на двухъ лодкахъ; движется по желѣзному канату, длиной 30 саж., укрѣпленному на берегахъ. Подъемная сила около 200 пуд. Въ одинъ перевозъ можно назначить: 50 людей или 8 лошадей, или 1 орудіе (безъ лошадей), или 3 двуколки, или 2 повозки съ лошадьми. Перевозъ съ посадкой около 15 минутъ. Суйфунъ, разливаясь весной и въ періодъ дождей, надвигаетъ песчанныя мели, что можетъ задержать переправу; такъ въ октябрѣ сего года паромъ перенесенъ вслѣдствіе мели на 1/3 версты вверхъ по рѣкѣ. Броды есть въ 1/4 вер. выше и въ 1 вер. ниже мѣста паромной переправы, но при среднемъ уровнѣ воды—глубина бродовъ до 4 фут. 7) р. Тава, въ 2 вер. отъ переправы паромомъ,—широкая топкая канава съ водой. 8) Ручей съ канавой на высотѣ къ ст. Синеловской. 9) р. Гранатовка у ст. Синеловской—по мосту. 10) р. Синеловка, въ д. Синельниково—по мосту. 11) р. Струговка, въ 3 1/2 вер. отъ Покровки, впадающая въ р. Суйфунъ тремя ручьями; переправа черезъ 1-й бродомъ (длиной около 1 саж., глубиной 1/2 фут., дно твердое), 2-й по мосту, 3-й топкой канавой. 12) р. Нэй-хеза, между з. Мамцова и з. Чумакова—по мосту. 13) Ручей въ оврагѣ у западной окраины з. Карябина, бродомъ въ 1 саж., дно твердое; спускъ въ оврагъ и подъемъ круты, но коротки. 14) р. Славянка у з. Самойленко—по мосту. 15) Протокъ р. Славянки и другихъ ручьевъ, у пироксилиноваго склада—бродомъ въ 3 саж., глубины 1/2 фут., дно твердое. Болотистая полоса: Долина р. Тавы, на протяженіи 2-хъ вер., перерѣзанная низинами и канавами	сѣе-Никольскій—г. Никольскъ-Уссурійскій (см. описаніе № 4). 3) пос. Фадѣевскій—с. Струговка—г. Никольскъ Уссурійскій.	Квартиро-биваки и биваки: Весь раіонъ, благодаря близости хорошей воды (р. Суйфунъ) и сухимъ мѣстамъ у частыхъ населенныхъ пунктовъ, весьма удобенъ для расположенія биваками и квартиро - биваками, въ особенности: 1) У ст. Полтавки. 2) У посел. Константиновскаго. 3) У поч. ст. Синеловской. 4) у д. Синельниково, 5) у с. Покровки, 6) у заимки Карябина, Мамцова и Самойленко. Всѣ указанные биваки на значительныя силы. Вода хорошаго качества и въ изобиліи—изъ колодцевъ, ручьевъ и изъ р. Суйфуна. Топливо солома и кустарникъ по берегамъ рѣкъ; лѣсовъ нѣтъ, дрова необходимо подвозить. Сѣно въ изобиліи у жителей. Зерновой фуражъ въ ограниченномъ количествѣ, такъ какъ излишекъ вывозится для продажи въ г. Никольскъ-Уссурійскій.

1	2		3	4
64	г. Никольскъ-Уссурійскій. Примѣчаніе: кромѣ перечисленныхъ населенныхъ пунктовъ по всей долинѣ р. Суйфуна разбросаны отдѣльные дворы корейцевъ и китайцевъ — землепашцевъ.	—		на 1 вер. участкѣ у почтовой станціи Синеловской—каменистый. Подъемы и спуски встрѣчаются: 1) Отъ ст. Полтавки подъемъ, длиной около 1/2 вер., крутизной 10—15 град., перевалъ и спускъ къ д. Константиновской, длиной около 1 1/2 вер., крутизной 10—15 и 20 грд. Подъемъ затрудненій не представляетъ, но спускъ, въ 1/4 вер. отъ посада, вслѣдствіи своей крутизны (20 град.) и извилистости потребуетъ тормозовъ, въ особенности въ дождливое время. 2) Отъ у. Тава (Таловка)—подъемъ, длиной около 1/2 вер. и спускъ, длиной около 1 вер., къ почтовой ст. Синеловской, крутизной 5—10 град.; затрудненій не представляетъ. Лѣсовъ нѣтъ. Высоты покрыты мелкимъ кустарникомъ (дубнякъ и богульникъ) и травой. Берега рѣкъ кустарникомъ (тальникъ) и рѣдкими низкорослыми деревцами. Болотистыя мѣста встрѣчаются: 1) Въ долинѣ р. Ушагоу по сторонамъ дороги небольшими участками. 2) Долина р Тавы, на протяженіи дороги около 2 вер. 3) Въ долинѣ р. Суйфуна по сторонамъ дороги въ видѣ отдѣльныхъ низинъ, легко обходимыхъ и вдоль рѣкъ и ручьевъ. Движеніе по сторонамъ дороги для войскъ возможно на всемъ протяженіи дороги, за исключеніемъ высотъ у пос. Константиновскаго и на участкѣ: почтовая ст. Синеловская—кор. д. Гранатовка (для небольшихъ частей пѣхоты и конницы можно воспользоваться тропой по высотамъ между русской и корейской д. Гранатовкой). Съ юга движеніе ограничивается рѣкой Суйфуномъ. Отъ з. Житникова до г. Никольскъ-Уссурійскаго движеніе по сторонамъ затруднится многими топкими ложбинами и протоками съ топкими и крутыми берегами.

5	6	7
съ ручьями, на которые разбилось устье р. Тавы. Переправы по нѣсколькимъ мостикамъ и въ бродъ черезъ топкія канавы съ водой. Въ дождливое время движеніе колеснаго обоза встрѣтитъ серьезное затрудненіе. Необходимыя исправленія пути: Постройка мостовъ: 1) Черезъ р. Таву, длиной 2 саж. 2) Черезъ ручей передъ подъемомъ къ ст. Синеловской—длиной 1 саж. 3) Черезъ канаву р. Струговки, длиной $1^{1}/_{2}$ саж. 4) Черезъ канаву въ $^{3}/_{4}$ вер. до з. Мамцева, длиной 1 саж. 5) Черезъ канаву въ $^{1}/_{2}$ вер. отъ з. Житникова, длиной 1 саж. Указанныя канавы трудно-проходимы для обозовъ по топкости ихъ краевъ и глубокой (до 2 фут.) грязи. Исправленіе мостовъ: 1) Помосты у паромной переправы: лѣвый—перекрыть настилку на $1^{1}/_{2}$ саж. и укрѣпить устои; правый настилку на 3 саж., укрѣпить и устроить устои и разработать подъемъ (крутъ). 2) Черезъ р. Синеловку—перекрыть настилку на 1 саж. 3) Черезъ р. Нэйхэзу — перекрыть настилку на $1^{1}/_{2}$ саж. и подкрѣпить устои.		

Маршрутъ № 28а.

Отъ города Никольскъ-Уссурійскаго черезъ дер. Линевичево, д. Пушкино, д. Новоніевка—вдоль р. Уан-гоу къ Государственной границѣ.

г. Никольскъ-Уссурійскій. Отъ г. Никольскъ-Уссурійскаго дорога идетъ по мѣстности ровной и совершенно открытой, на протяженіи 7 верстъ, до высоты женскаго монастыря. На 5-ой всрстѣ дорогу пересѣкаетъ рѣка Суй-фунъ, черезъ которую лѣтомъ имѣется паромъ. Отъ монастыря дорога поднимается въ гору. Ширина ея колеблется отъ 3-хъ до 8-ми саженъ, такъ какъ правильно разбитой дороги нѣтъ, а она наѣзжена. Грунтъ, повидимому, средній. Особенно крутыхъ подъемовъ и спусковъ, которые затрудняли бы движеніе обозовъ и артиллеріи—нѣтъ. Движеніе по сторонамъ для пѣхоты и кавалеріи вполнѣ возможно до дер. Линевичева.

Дер. Линевичева. Дер. Линевичева въ настоящее время имѣетъ около 40 дворовъ (разбита на 80). Постройки деревянныя одноэтажныя, б. ч. въ два покоя; надворныхъ построекъ мало и большею частью онѣ тѣсны. Жители пользуются водою изъ находящихся восточнѣе деревни истоковъ рѣкъ.

Отъ дер. *Линевичева* дорога идетъ по мѣстности слегка всхолмленной, ширина ея доходитъ до 3-хъ саженей. У самой деревни (западная окраина) переходъ черезъ оврагъ не представляетъ затрудненій для движенія. Мѣстность повсюду открытая, мѣстами покрытая рѣдкимъ кустарникомъ, едва закрывающимъ ростъ человѣка. Влѣво, верстахъ въ 2-хъ виденъ, лѣсъ на правомъ берегу рѣки Чингоузы. Въ 4-хъ верстахъ отъ дер. Линевичева дорогу пересѣкаетъ проселокъ, идущій отъ рѣки Чингоуза на С. къ дер. Корсакова; отсюда по обѣ стороны очень рѣдкій кустарникъ.

Пос. Пушкино. Новый поселокъ Пушкино, находящійся въ верстѣ южнѣе дороги, имѣетъ 8 дворовъ (еще строится). Въ верстѣ отъ проселка на Пушкино дорога круто спускается къ рѣкѣ Алинтуй (надо тормозить). Далѣе идетъ вдоль рѣки Алинтуя, въ верстѣ пересѣкаетъ эту рѣку и идетъ подъ сопками лѣваго берега по мѣстности, совершенно открытой. Рѣка Алинтуй имѣетъ долину, шириной $^1/_4$ версты, и сопки на берегахъ ея круто спускаются, особенно на лѣвомъ берегу. Далѣе до дер. Экономки дорога идетъ подъ сопками лѣваго берега рѣки. Ширина дороги до $1^1/_2$ сажени. Мѣстами движеніе затрудняется

вслѣдствіе находящихся на ней камней; но въ общемъ, дорога для движенія удобна; есть подъемъ въ одномъ мѣстѣ, хотя и крутой, но настолько короткій, что съ помощью людей можетъ быть легко преодолѣваемъ (двуколки, бывшія при мнѣ, поднимались при поддержкѣ двумя человѣками сзади, будучи запряжены въ одну лошадь).

Дер. Экономка. Дер. Экономка имѣетъ около 15-ти дворовъ, очень малыхъ. Отъ деревни Экономки идетъ дорога къ сѣверу на дер. Кроновку.

Мѣстность по берегамъ рѣки Алинтуя, хотя и пересѣченная, но совершенно открытая.

Отъ дер. Экономки дорога переходитъ черезъ рѣку Алинтуй (въ данное время перешли въ бродъ, но, какъ видно по берегамъ, во время разливовъ ширина ея достигаетъ саженъ до 50-ти, и тогда въ бродъ перейти нельзя).

Далѣе дорога имѣетъ общее направленіе на югъ и идетъ по сопкамъ, совершенно безлѣснымъ, и только, приближаясь къ дер. Новокіевкѣ (версты за 3—4), по обѣ стороны ея рѣдкій, но высокій лѣсъ.

Дер. Новокіевка. Дер. Новокіевка имѣетъ около 10 дворовъ, дома небольшіе, тѣсные, надворныя постройки если и есть, то не покрыты. Ощущается недостатокъ въ водѣ, такъ какъ спускъ къ рѣкѣ, находящійся къ тому-же въ $1^1/_2$ вер., для скота затруднителенъ, а колодцевъ нѣтъ (зимой поятъ скотъ топленымъ снѣгомъ, а лѣтомъ собираютъ дождевую воду въ ямы).

Отъ дер. Новокіевки по высотамъ праваго берега рѣки Вангоу идетъ лѣсная дорога до 2-хъ саж. ширины, не имѣющая ни крутыхъ спусковъ, ни подъемовъ. Мѣстность по обѣ стороны дороги поросла высокимъ хвойнымъ лѣсомъ и движеніе по сторонамъ ея невозможно для большихъ силъ.

Въ настоящее время судить о проходимости этого пути совершенно нельзя, такъ какъ при томъ обиліи снѣга, который тамъ сейчасъ находится, проникнуть до границы съ лошадьми было совершенно невозможно.

Примѣчаніе: Дорога, идущая отъ деревни Новокіевки на дер. Кроновку, слѣдуетъ по мѣстности, совершенно открытой, и, не имѣя крутыхъ подъемовъ и спусковъ, вполнѣ удобна для движенія всѣхъ родовъ оружія во всякое время, если только во время разливовъ не окажутъ препятствія рѣчки, впадающія въ рѣку Алинтуй у деревни Кроновки и Корсаковки.

Маршрутъ № 29 *).

Отъ верховья рѣки Ушагоу по долинамъ рѣкъ Хонъ-гоу, Шуфанъ и Суйфунъ къ городу Никольскъ-Уссурійскому.

Пройденный путь пролегаетъ отъ нашей государственной границы съ Китаемъ около верховьевъ рѣкъ Ушагоу и Хун-чихе и по долинамъ рѣкъ Хон-гоу и Суйфунъ.

Рѣка Хон-гоу, называемая въ верхнемъ теченіи Намъ-Сивеца и Пу-Сивеца, въ среднемъ Хон-гоу и нижнемъ Шуфанъ, беретъ начало своимъ сѣвернымъ истокомъ съ возвышенностей, отдѣляющихъ ее отъ долины рѣки Ушагоу, а своимъ южнымъ истокомъ съ горнаго хребта, по которому идетъ наша государственная граница съ Китаемъ.

Возвышенности. Упомянутыя возвышенности и горный хребетъ имѣютъ среднюю высоту до 200 саженъ и круто обрываются узкими ущельями въ долину рѣки Хон-гоу; ущелья эти переходятъ черезъ 3—4 версты въ пологую долину, которая, постепенно расширяясь, сливается съ низменной долиной рѣки Суйфунъ и города Никольска.

Характеръ этихъ возвышенностей— плато съ невысокими отдѣльными вершинами и обрывистыми боковыми скатами; такой характеръ возвышенностей даетъ возможность двигаться не только по долинамъ рѣкъ, но и вдоль вершинъ, подтвержденіемъ чего служитъ обнаруженная мною колесная тропа по самимъ вершинамъ высотъ, отдѣляющихъ рѣку Хон-гоу отъ Ушагоу.

Растительность. Возвышенности покрыты лѣсомъ, преимущественно хвойныхъ породъ; наиболѣе крупный лѣсъ (отдѣльныя деревья достигаютъ до 10 саженъ высоты и до 2-хъ аршинъ въ діаметрѣ ствола) растетъ по рѣкѣ Намъ-Сивеца, въ этомъ-же мѣстѣ онъ наиболѣе густъ, дикъ и, заросшій мелкимъ

---

*) Пройденъ въ мартѣ мѣсяцѣ 1909 года Подполковникомъ 8-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка Виноградовымъ.

частымъ кустарникомъ, заваленный сломленными бурей и рѣкой огромными деревьями, представляетъ изъ себя мѣстами непроходимую тайгу.

Воды. Рѣки и ручьи во время производства развѣдки были замерзшими, но по крутизнѣ ихъ паденія и обилію овраговъ можно предположить о ихъ многоводности и быстротѣ теченія во время разлива. Берега рѣкъ обрывисты и топки, дно каменистое. По свидѣтельству мѣстныхъ жителей всѣ рѣки проходимы въ бродъ за исключеніемъ времени осенняго разлива въ августѣ или сентябрѣ мѣсяцахъ, а иногда и весенняго, когда, вслѣдствіе поднятія воды и быстроты теченія, онѣ являются непроходимымъ препятствіемъ и прекращаютъ всякое сообщеніе на время до 2-хъ недѣль.

Пути сообщенія. Колесная дорога отъ города Никольска по долинѣ рѣки Хон-гоу идетъ почти по совершенно ровной мѣстности до самой южной фанзы деревни Намъ-Сивеца. Дорога эта до деревни Чапингоу имѣетъ ширину отъ 10 до 25 шаговъ и проложена по глинисто-черноземному грунту; вслѣдствіе отсутствія канавъ по бокамъ дороги она сильно портится въ распутицу, но быстро и высыхаетъ (въ одинъ или два дня); движеніе по сторонамъ дороги ничѣмъ не стѣснено; имѣющіеся мосты и мостики вполнѣ исправны. Къ югу отъ деревни Чапигоу до южной фанзы деревни Намъ-Сивеца дорога имѣетъ тотъ-же характеръ, но мѣстами, переходя или идя по рѣкѣ, камениста. Отъ южной фанзы идетъ вдоль рѣки версты на 4 колесная тропа, по которой возятъ лѣсъ, затѣмъ эта прохода переходитъ въ пѣшеходную, которая черезъ 3—4 версты совершенно пропадаетъ; далѣе, къ верховью, приходится двигаться по рѣкѣ или вдоль ея.

По хребту высотъ, отдѣляющихъ долины рѣкъ Хон-гоу и Ушагоу имѣется слѣдъ колесной тропы, идущей безъ крутыхъ подъемовъ и спусковъ въ сѣверномъ направленіи. Проѣхавъ по этой тропѣ около 8 верстъ, я принужденъ былъ возвратиться на указанный мнѣ для развѣдки путь, такъ какъ рекогносцировка тропы при крайне неблагопріятныхъ условіяхъ (глубокій снѣгъ, сильный холодъ и отсутствіе какого либо житья) потребовала бы значительнаго времени пребыванія на совершенно безлюдныхъ высотахъ и вызвала-бы непредвидѣнный расходъ разчитаннаго на 6 дней фуража, что, при отсутствіи подножнаго корма, могло повести къ потерѣ лошадей.

Населенные пункты. Деревня Борисовка заселена съ 70-хъ годовъ прошлаго столѣтія малороссами: дома и дворы довольно чисты и просторны. Жители относятся къ войскамъ недружелюбно и недобросовѣстно поднимаютъ цѣны на продукты и

фуражъ, что можетъ быть объяснено освобожденіемъ населенія отъ воинской повинности, благодаря чему и потеряна всякая связь съ арміей.

Населеніе всѣхъ остальныхъ деревень—корейцы.

Корейцы живутъ своею собственною жизнью и совершенно безразлично относятся ко всѣмъ національностямъ; 80% изъ нихъ не говорятъ и не желаютъ говорить по русски и хотя болѣе половины ихъ приняли православіе, но остаются совершенно чуждыми этой вѣрѣ, такъ-какъ крестились исключительно изъ за страха быть выселенными изъ края.

Для проявленія враждебности къ намъ, корейцы слишкомъ трусливы.

Жилища ихъ—фанзы—тѣсны и грязны, дворы малы, такъ какъ все свободное пространство между фанзами засѣяно.

Въ деревнѣ Борисовкѣ, Корсаковкѣ и Кроуновкѣ можетъ быть размѣщено по квартирамъ до полка пѣхоты въ каждой.

Бивакн. Постановка бивакомъ возможна почти въ любомъ мѣстѣ отъ города Никольска до деревни Сивеца; недостатокъ бивачныхъ мѣстъ—болотистая почва.

Позиціи. Позиціи фронтомъ на югъ и юго-западъ: на высотахъ сѣвернѣе дер. Борисовки—для отряда до дивизіи пѣхоты и на высотахъ къ сѣверу отъ города Никольска, дер. Кроуновки и Намъ-Сивеца—полка пѣхоты съ артиллеріей.

Позиціи фронтомъ на сѣверо-востокъ: на высотахъ къ сѣверу отъ д. Намъ-Сивеца, къ сѣверу и югу отъ дер. Кроуновки и къ югу отъ дер. Борисовки для отряда до бригады пѣхоты.

Заключеніе. Изъ вышеизложеннаго слѣдуетъ прійти къ таковому заключенію:

1) Описываемый путь на всемъ протяженіи вполнѣ доступенъ для движенія небольшихъ пѣшихъ и конныхъ командъ съ пулеметами (вьючными) вьюками.

2) Путь отъ города Никольска черезъ дер. Барановку и далѣе до южной фанзы дер. Намъ-Сивеца доступенъ для движенія и дѣйствія отрядовъ до дивизіи пѣхоты съ ея обозомъ.

3) Для прохода отъ южной фанзы до верховья рѣки Уша-гоу необходимо устройство колоннаго пути, на что потребуется не

менѣе 3—4 дней, причемъ по устроенному въ такой срокъ пути пройдетъ отрядъ съ горной артиллеріей и вьючнымъ обозомъ. При болѣе продолжительной работѣ (около 2-хъ недѣль) въ этомъ мѣстѣ можно проложить военную дорогу, доступную для движенія значительныхъ отрядовъ (до дивизіи пѣхоты) съ артиллеріей и обозами *).

4) Высоты, раздѣляющія долины рѣкъ Уша-гоу, Хон-гоу, Хунчи-хэ и Амба, представляютъ изъ себя чрезвычайно удобное мѣсто для наблюденія за долинами упомянутыхъ рѣкъ: долины эти видны простымъ глазомъ на далекое разстояніе и даже незначительный отрядъ не можетъ пройти по нимъ незамѣченнымъ **).

---

*) Указанные примѣрные сроки относятся лишь до устройства колоннаго пути по самой долинѣ рѣки Хун-гоу, при возможности-же двигаться по высотамъ, ограничивающимъ долины, до колесной тропы къ югу отъ дер. Намъ-Сивеца, можетъ быть и не встрѣтится надобности въ такой продолжительной подготовкѣ пути. Какъ я уже упоминалъ, неблагопріятныя условія развѣдки не позволили мнѣ обрекогносцировать эти высоты, судя-же по формѣ возвышеній и по колесной тропѣ на вершинахъ, раздѣляющихъ рѣки Уша-гоу и Хон-гоу, можно предположить, что движеніе по высотамъ не только возможно, но и несравненно удобнѣе, чѣмъ по долинамъ рѣкъ въ ихъ верховьяхъ.

**) Между тѣмъ командированные въ мое распоряженіе конные охотники 5-го и 8-го Вост. Сиб. стр. полковъ совершенно не были знакомы съ этой мѣстностью. Лучшимъ средствомъ изучить и основательно обрекогносцировать этотъ вѣроятный раіонъ дѣйствій конно-охотничьихъ командъ было-бы одновременное отправленіе команды 5-го полка отъ города Никольска, а 8-го полка изъ уроч. Барабаша къ нашей государственной границѣ у верховьевъ рѣкъ Уша-гоу, Хон-гоу и Амба подъ общимъ руководствомъ офицера Генеральнаго Штаба.

Маршрутъ № 30.

Отъ деревни Овчиниковой до города Никольскъ-Уссурійскій.

Первый участокъ: отъ дерерни Овчиниковой черезъ перевалъ въ долину рѣки Ашбы-бѣлой до второго перевала, не доходя 3-хъ верстъ отъ истоковъ этой рѣки.

Пути на этомъ участкѣ доступнѣе для пѣхоты и кавалеріи; артиллерія и обозы безъ разработки перевала къ сѣверо-востоку отъ деревни Овчиниковой не пройдутъ. Почва до перевала глинистая, на перевалѣ каменистая, по долинѣ рѣки Ашбы-бѣлой глинистая. Между переваломъ и деревней Овчиниковой протекаетъ рѣка Монгугай, которая проходима въ бродъ, дно каменистое, глубина около $^1/_2$ аршина, ширина 8 — 9 саженъ, берега пологіе. Отъ восточнаго склона перевала въ долину рѣки Ашбы-бѣлой и до второго перевала, дорога идетъ вверхъ по теченію этой рѣки, пересѣкая ее на этомъ разстояніи около 18 разъ. Рѣка Ашба-бѣлая вездѣ проходима въ бродъ, берега пологіе, дно каменистое, ширина отъ 6 до 9 саж., глубина $^1/_2$—$^3/_4$ аршина. Движеніе по сторонамъ дороги возможно только на небольшомъ разстояніи и только для пѣхоты и кавалеріи.

Второй участокъ: Перевалъ отъ рѣки Ашбы-бѣлой на водораздѣлѣ рѣкъ поперечнаго Монгугая съ западной стороны и р.р. Уонъ-Гоу и Ханъ-гоу съ восточной стороны очень крутъ и для артиллеріи и обозовъ, кромѣ вьючныхъ, недоступенъ, разработка его очень трудна и при 1-й ротѣ саперъ займетъ времени не менѣе 6 — 7 дней, чтобы устроить дорогу для проходовъ артиллеріи при помощи лямокъ.

Спускъ съ перевала къ верховьямъ рѣки Яидзя-Гоу почти незамѣтенъ, на этомъ пространствѣ тропа еле замѣтна и, проходя по лѣсистой мѣстности, пересѣкаетъ семь небольшихъ болотистыхъ полосъ, шириною отъ 50 до 70 шаговъ каждая, которыя требуютъ для прохода артиллеріи и обозовъ проложенія фашинныхъ гатей, каковыя могутъ быть устраиваемы изъ подручнаго матеріала въ теченіе 3—4 часовъ времени. На всемъ пространствѣ этого участка населенныхъ мѣстъ, кромѣ деревни Ашбы-бѣлой, нѣтъ. Конечный пунктъ этого участка—деревня Таза - Гора, отдѣленная отъ рѣки

Яидзя-Гоу небольшимъ и не представляющимъ препятствій для движенія войскъ всѣхъ родовъ оружія и обозовъ переваломъ. Воды нѣтъ.

Третій участокъ: Отъ деревни Таза-Гора, черезъ небольшой перевалъ въ долину рѣки Яидзя-Гоу, по этой рѣкѣ до второго такого-же перевала въ р. Кимъ-Найпота, въ дер. Кроуловку, дер. Корсаковку, дер. Борисовку и въ городъ Никольскъ-Уссурійскій. Путь этотъ представляетъ собою хорошо накатанную проселочную дорогу вплоть до почтоваго тракта, ведущаго изъ дер. Пуцаловки въ деревню Борисовку. Грунтъ дороги глинистый и мѣстами каменистый, ширина 1 сажень. Рѣка Яидзя-Гоу во многихъ мѣстахъ проходима въ бродъ, дно каменистое; глубина $^1/_2$—$^3/_4$ аршина, въ мѣстахъ бродовъ берега пологіе, ширина рѣки 6—10 саженъ. Позиціи удобныя для обороны у деревни Таза-Гора и перевалъ въ рѣкѣ Кимъ-Найпота на 1 полкъ. Красной чертой на планахъ, представленныхъ въ штабъ корпуса, обозначенъ выше описанный путь. Длина всего пути 101 верста, считая отъ деревни Овчиниковой до города Никольскъ-Уссурійскаго.

Общій видъ: Такъ какъ на протяженіи второго участка пути воды, годной для питья, нѣтъ, то войскамъ придется запасаться ею изъ ручья, текущаго на вершинѣ перевала изъ долины рѣки Ашбы-бѣлой на водораздѣлѣ, или уклоняться отъ тропы къ верховьямъ рѣкъ: Уонъ-Гоу и Хон-Гоу, что крайне неудобно по свойствамъ мѣстности и спускамъ къ верховьямъ этихъ рѣкъ. Фуражъ и провіантъ тоже отсутствуютъ. Дровъ до деревни Таза-Гора много. Для сокращенія этого пути слѣдовало бы попытаться со второго участка найти путь въ долину рѣки Ханъ-Гоу для выхода прямо въ долину рѣки Шуфанъ.

Маршрутъ

Пос. Гродековскій—пос. Софіе-Алексѣевскій—пос. Фадѣевскій—Кон

Общее направленіе съ сѣвера на югъ. Путь по твердому грунту и по движенія войскъ и обозовъ. Указанныя исправленія пути необходимы вседля движенія населенія съ сѣвера на югъ и грузовъ къ желѣзной дорогѣ; ровъ; для противодѣйствія установленъ казачій постъ у верховьевъ долины шленности и земледѣлія этотъ путь будетъ имѣть важное значеніе, какъ Китайской-Восточной желѣзной дорогѣ. Въ отношеніи довольствія и ночле посадами Софіе-Алексѣевскимъ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.			
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Посады Гродековскій и Андреевскій.	д.176, к. 25	Русскія избы деревянныя или глинобитныя (рѣдко), крытыя желѣзомъ или соломой, удобныя для размѣщенія войскъ. Дворы просторны и чисты; сараи и навѣсы—малы и загрязнены. На каждый дворъ можно назначить по взводу людей или 15—20 лошадей. Фанзы тѣсны и грязны; дворы малы, но чисты.	Путь отъ посада Гродековскаго переваливаетъ высоту съ казачьими казармами, пересѣкаетъ долины рѣкъ Мауде-хэ и Кордонки (Люмаза-хэ) и Золотой (у пос. Софіе-Алексѣевскаго), раздѣленныя между собой пологими возвышенностями, и поднимается на высоты, перерѣзанныя верхними ручьями, впадающими въ р. Золотую. Съ запада гористый ландшафтъ, съ рѣзко выраженными вершинами сопокъ, съ востока—возвышенное плато и пологіе скаты къ долинѣ р. Тахэяжъ. Пройдя длинный (около 3 вер.) перевалъ, дорога входитъ въ долину (верховье) р. Патахэзы, которой и идетъ вплоть до посада Фадѣевскаго (18 вер.). У заим. Плотникова дорога проходитъ узкое (около 100 шаг.) и короткое ущелье, образованное скалистыми отрогами, черезъ которое р. Патахэза прорывается въ долину р. Суйфуна. Съ востока и запада—то крутые, то покатые склоны значительныхъ высотъ, перерѣзанные ручьями, впадающими въ
4	Корейскія фанзы.	5		
16	Пос. Софіе-Алексѣевскій.	дв.62, к. 12		
27	Казачій постъ.	1		
37 1/2	Заимка Плотникова.	2		
44	Посадъ Фадѣевскій.	дв.65, кол. 3		
50	Константиновскіе выселки.	дв.15, кол. 2		
53	Посадъ Константиновскій.	дв.71, к. 11		

*) Развѣдку производилъ въ октябрѣ и ноябрѣ мѣс. 1908 г. Ген. Шт. Капитанъ Михайловъ.

№ 31*).

стантиновскіе выселки—пос. Константиновскій, длиной 53 версты.

отсутствію препятствій для движенія можно признать вполнѣ удобнымъ для таки для безпрепятственнаго движенія. Путь въ настоящее время служитъ въ частности по этому пути идетъ контрабандный ввозъ китайскихъ товар. Патахэзы. Движеніе по дорогѣ незначительное, но при развитіи промыединственно удобный изъ богатой земледѣльческой долины р. Суйфуна къ говъ войскъ является неудобствомъ—отсутствіе селеній на участкѣ между и Фадѣевскимъ (28 верстъ).

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Рѣки и ручьи: 1) Р. Мауде-хэ бродами въ 2 шаг., глуб. $1^{1}/_{2}$, дно твердое. 2) Ручей съ топкой канавой. 3) Ручей, впадающій въ р. Кордонку по мосту. 4) Рѣка Кордонка (Люмаза-хэ) бродами въ 3 шаг., глубиной 1 арш., дно твердое. 5) Рѣка Золотая—бродомъ въ 3 шаг., глуб. $1^{1}/_{2}$ арш., дно твердое. 6) Ручей, впадающій въ рѣку Золотую, въ $4^{1}/_{2}$ в. отъ посада Софіе-Алексѣевскаго—по мосту. 7) 5 ручьевъ, впадающихъ въ рѣку Патахэзу, бродами въ $^{1}/_{2}$ шаг., глуб. $^{1}/_{2}$ арш., дно твердое. 8) Ручей, впадающій въ рѣку Патахэзу, у заим. Плотникова по мосту. 9) 2 ручья у запад. окраин. посада Фадѣевскаго, въ бродъ и по мосту. 10) Ручей у юго-восточной окраины пос. Фадѣевскаго—по мосту.	1) Изъ пос. Барановскаго къ посаду Софіе-Алексѣевскому, длиной 11 верстъ-удобная для движенія. 2) Въ долинѣ р. Патахэзы къ заимкѣ Плотникова, длиной 5 вер. для небольшихъ частей безъ обозовъ.	Позиціи для задержанія наступленія непріятеля можно намѣтить: 1) На перевалѣ въ долину рѣки Патахэзы, на 2 баталіона; 2) на высотахъ ущелья у заимки Плотникова — на двѣ роты; 3) на высотахъ южнѣе посада Фадѣевскаго—на два баталіона. Квартиро-бивачныя и бивачныя мѣста на значительныя силы: 1) У посада Гродековскаго; 2) У посада Софіе-Алексѣевскаго; 3) У посада Фадѣевскаго; 4) У Константиновскихъ выселокъ;

1	2		3	4
				рѣку Патахэзу. Отъ пос. Фадѣевскаго дорога поднимается на высоты лѣваго берега рѣки Суйфуна и у Константиновскихъ выселокъ спускается въ долину р. Суйфуна къ паромной переправѣ у посада Константиновскаго. Ширина пути до пос. Софіе-Алексѣевскаго—3 шаг., до пос. Фадѣевскаго 4—5 шаговъ, далѣе 2—3 саж. Грунтъ въ долинахъ черноземный и болотистый, въ долинѣ же Патахэзы—песчанно-глинистый и каменистый; на высотахъ каменистый съ верхнимъ слоемъ глины и песку; на пологихъ возвышенностяхъ черноземный. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ. Лѣсъ рѣдкій и низкорослый, едва годный на постройку избъ, попадается на склонахъ высотъ по долинѣ р. Патахэзы. Берега рѣкъ поросли кустарникомъ. Болотистыя мѣста встрѣчаются передъ переваломъ въ долину рѣки Патахэзы; всѣ онѣ образованы мелкими ручьями и легко могутъ быть исправлены. Движеніе по сторонамъ для пѣхоты и конницы возможно лишь до долины р. Патахэзы.

5	6	7
11) Рѣка Суйфунъ—паромная переправа. Необходимыя исправленія: 1) Разработать спускъ къ броду черезъ р. Маудехэ. 2) Укрѣпить фашинами канаву въ 3/4 вер. отъ рѣки Мауде-хэ. 3) Исправить мостъ черезъ ручей у р. Кордонки—настилку на 1 1/2 шаг. и укрѣпить устои. 4) Устроить фашинную настилку длиной 4—5 шаг. черезъ 3 ручья и у моста, въ 3—4 вер. отъ посада Софіе-Алексѣевскаго. Работы могутъ быть исполнены частями войскъ, обыкновеннымъ шанцевымъ инструментомъ, изъ подручнаго матеріала. Доски для настилки моста необходимо подвезти.		5) У посада Константиновскаго. Вода хорошаго качества—изъ колодцевъ и ручьевъ. Топливо—солома, кустарникъ и мелкія деревья. Сѣно въ изобиліи у жителей. Зерновой фуражъ въ ограниченномъ количествѣ, такъ какъ излишекъ урожая сдается на желѣзную дорогу и вывозится въ г. Никольскъ-Уссурійскій.

Маршрутъ

с. Раздольное—лѣвый берегъ р. Суйфуна—с. Горо

Въ данное время рекогносцируемый путь для движенія войскъ и одиночныхъ необходимо ремонтировать мосты на р. р. Перевозной (Чертова) и Супутинкѣ, вблизи дороги невозможенъ. Въ періодъ дождей въ Южно-Уссурійскомъ краѣ между станціей Раздольное и с. Городечная, затапливается водою и движе малую воду по этой дорогѣ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	с. Раздольное.			Отъ с. Раздольное до рѣчки Перевозной (Чертова) дорога имѣетъ ширину до 2½ саж.; мощеная щебнемъ и булыжникомъ. Крутыхъ спусковъ или подъемовъ нѣтъ. Движеніе по сторонамъ дороги затруднительно: выемки и насыпи. Отъ р. Перевозной (Чертова) до сел. Городечная дорога грунтовая, ширина до 2½ саж., грунтъ большею частью песчаный; у переѣзда черезъ жел. дорогу болотистый. Движеніе по сторонамъ дороги мѣстами затруднительно: болота и водомоины. Отъ сел. Городечная до переѣзда черезъ желѣзную дорогу ширина дороги до 2 саж.; грунтъ каменистый, на полотнѣ много камней. На спускахъ полотно дороги мѣстами имѣетъ водомоины. Спускъ къ р. Перебоевкѣ крутой (до 10°). Сѣвернѣе с Городечная по сторонамъ дороги имѣется лѣсъ, сначала рѣд-
12	с. Городечная.	дв.30, кол.2	Глинобитныя и деревянныя.	
32	гор. Никольскъ-Уссурійскій.			

*) Развѣдку производилъ 29 марта 1905 г. Ген. Шт. Подполковникъ Одноглазковъ.

№ 32*).

дечная—г. Никольскъ-Уссурійскій, длиною 32 версты.

телѣгъ пригоденъ. Для возможности движенія значительныхъ силъ и обозовъ которые весьма ветхи. Переходъ р. Перевозной и Супутинки безъ мостовъ (Іюнь и половина первая Іюля) часть рекогносцируемаго пути на участкѣ ніе на этомъ участкѣ прекращается. По словамъ мѣстныхъ жителей, въ возможно проѣхать конному.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
За переѣздомъ черезъ желѣзную дорогу, въ 1/4 верстѣ отъ казармы, на дорогѣ нѣтъ моста и полотно дороги размыто. Длина моста 5 саж., ширина 3 саж. Объѣздъ черезъ топь по наложеннымъ вѣткамъ. Черезъ рѣчку Перевозную (Чертова) деревянный мостъ длиною 16 саж., шириною—3 саж.; высота моста 3 сажени. Настилка моста покосилась. Мостъ не выдержитъ движенія артиллеріи и обозовъ и требуетъ капитальнаго ремонта. Берега рѣчки Перевозной круты. Переходъ безъ моста черезъ нее невозможенъ. На четвертой верстѣ отъ станціи Раздольное мостъ черезъ проточину близъ фанзы деревянный, длиною 1 саж., шириною 2 саж. требуетъ замѣны, настилки. Не доходя 1/2 версты до желѣзной дороги путь пролегаетъ по болотистой полосѣ длиною около 350—400 шаговъ, проѣхать телѣгой было возможно. У желѣзной дороги гать съ мостомъ, длина гати 86 шаговъ, ширина 9 шаг., мостъ деревянный, длина 2 саж., шир.	Глинобитныя и деревянныя. Отъ с. Раздольное до с. Городечная восточнѣе дороги тянется Уссурійская желѣзная дорога. Между же р. Суйфуномъ и рѣкой Перевозной на этомъ участкѣ параллельныхъ дорогъ нѣтъ. Сѣвернѣе с. Городечная за высотою 41,2 (верстовка) съ дорогою соединяется вновь прокладываемая дорога	Позиціи: 1) У с. Городечная—фронтомъ на югъ, 2—3 корпуса. 2) У горы Ѳенина на югъ и юго западъ, на силы до дивизіи пѣхоты съ артиллер. бригады (подробное изслѣдованіе имѣется).

1	2		3	4
				кій; затѣмъ отъ дома лѣсника—густой, дровяной лѣсъ. Движеніе по сторонамъ дороги въ лѣсу затруднительно. Отъ р. Горѣлый мостъ, движеніе по сторонамъ дороги возможно. Отъ переѣзда черезъ желѣзную дорогу до гор. Никольскъ-Уссурійскаго дорога грунтовая, ширина 8 шаг., грунтъ песчаный и глинистый. Крутыхъ спусковъ нѣтъ. Небольшой подъемъ у Ѳениной горы. По сторонамъ дороги двигаться можно.

5	6	7
3 саж., мостъ исправный. Полотно гати слѣдуетъ исправить фашинами и засыпать землею. Въ сухое время года объѣхать мостъ и гать можно. У сѣверной окраины с. Городечная мостъ черезъ оврагъ, деревянный, длина 1 саж., шириною $2^{1/2}$ саж., неисправный: настилъ не закрѣпленъ. На 13 верстѣ отъ ст. Раздольное мостъ черезъ канаву, длина 1 саж., ширина 3 саж. Мостъ требуетъ перестила помоста и подсыпки земли. Черезъ р. Перебоевку мостъ снесенъ наводненіемъ. Сохранился береговой устой изъ накатника. Имѣется временный помостъ деревянный, длиною 3 сажени, шир. 4 шага. Полотно моста этого неисправно. Въ высокую воду мостъ будетъ снесенъ. Объѣхать мостъ можно справа, грунтъ дна рѣчки каменистый, глубина до $1^{1/2}$ аршина. Требуемый мостъ долженъ быть длиною—$6^{1/2}$ саж., шириною—3 саж., высотою $1^{1/2}$ саж. Мостъ черезъ р. Горѣлый, мостъ деревянный, длина 11 саж., ширина 3 саж. (на городкахъ); высота моста $2^{1/2}$ саж. Воды въ ручьѣ не было. Мостъ исправный. За переѣздомъ черезъ желѣзную дорогу черезъ ручей мостъ деревянный, длиною 3 саж., шириною $2^{1/2}$ саж. Неисправный, требуетъ перемѣны въ настилкѣ нѣсколькихъ досокъ. Черезъ рѣчку Супутинку у г. Никольскъ-Уссурійскаго мостъ деревянный, длиною 21 саж., шириною 3 сажени, высота $2^{3/4}$ саж. Мостъ неисправный: полотно покосилось, настилъ плохъ, мѣстами дыры и нѣтъ перилъ. Мостъ движенія артиллеріи и обозовъ не выдержитъ. Выше этого моста, въ разстояніи 50 саженей, строится новый мостъ свайной системы, который будетъ готовъ не ранѣе 2—3 мѣсяцевъ.	отъ Раздольнаго. Полотно насыпано, мосты не закончены. Отъ Городечной жел. дорога идетъ то слѣва, то справа Отъ артил. полигона идетъ полевая дорога справа къ заимкѣ у переѣзда и къ Ѳениной горѣ.	

Маршрутъ № 33*).

Раздольное—ст. Надеждинская.

Общій характеръ мѣстности лѣсистый, мало населенный. На всемъ протяженіи дорога пролегаетъ въ уровень съ поверхностью земли. Ширина дороги 8—10 шаговъ. Грунтъ суглинистый. Подъемъ и спуски незначительны.

Мосты исправны, за исключеніемъ 2-хъ мостовъ, въ 4-хъ верстахъ къ югу отъ Раздольнаго и въ 2-хъ верстахъ къ сѣверу отъ Кипариснаго, гдѣ нужно устроить въѣздъ на мостъ (хворостъ и земля) и одного моста въ верстѣ къ сѣверу отъ сел. Кипарисова, гдѣ нужна починка (бревна и присыпка земли).

Арьергардныя позиціи фронтомъ на югъ:

1) Въ 3-хъ верстахъ къ югу отъ с. Раздольнаго.
2) Въ $2^1/_2$ верстахъ къ сѣверу отъ с. Кипарисова.
3) Въ верстѣ къ сѣверу отъ с. Кипарисова.

Мѣста для биваковъ:

1) Въ 4-хъ верстахъ къ югу отъ с. Раздольное.
2) Въ $2^1/_2$ верстахъ къ сѣверу отъ с. Кипарисова.

*) Рекогносцировалъ Генеральнаго Штаба Штабсъ-Капитанъ Лисицинъ 7-го Сентября 1905 года.

Маршрутъ № 34*).

РАЗДОЛЬНОЕ—НОВОКІЕВСКЪ.

1. Участокъ отъ Раздольнаго до устья рѣки Грязной.

Дорога изъ села Раздольнаго въ Новокіевскъ, въ самомъ своемъ началѣ, т. е. около с. Раздольнаго, направлена къ С. В., проложена по косогору и составляетъ единственный путь сообщенія со ст. ж. д. того-же названія. Эта часть дороги находится въ состояніи возможномъ для проѣзда, хотя въ нѣсколькихъ мѣстахъ и имѣетъ весьма крутые уклоны. Существующіе на этомъ протяженіи нѣсколько мостовъ малыхъ отверстій находятся въ сравнительно удовлетворительномъ состояніи.

Дальше дорога поворачиваетъ къ С. З., пересѣкаетъ ж. д. линію и проходитъ по долинѣ очень бурной рѣки Суйфуна. Въ самой долинѣ существуетъ дамба, укрѣпленная по обѣимъ сторонамъ камнемъ до самаго верху, такъ какъ вода при высокомъ горизонтѣ почти доходитъ до самой поверхности насыпи. Мостовъ на Суйфунѣ два, оба они подкосные, одинъ на притокѣ и другой на главномъ руслѣ. Первый изъ нихъ, отв. 87 саж., состоитъ изъ 29 трехсаженныхъ пролетовъ и двухъ береговыхъ,—длиною каждый по 4,80 саж.; общая длина моста по настилу 96,60 саж. Быки моста состоятъ каждый изъ 4 свай коренныхъ и двухъ упорныхъ. Ряды свай въ 12 быкахъ соединены между собой парными горизонтальными и діагональными схватками. Сваи въ быкахъ нарощены на произвольной высотѣ и укрѣплены желѣзными скрѣпленіями. Нѣсколько свай въ этомъ мосту сломаны и висятъ въ воздухѣ, равно нѣсколько подкосовъ отъ упорныхъ свай къ мостовымъ тоже сломаны. Поврежденія эти причинены ледоходомъ. Второй мостъ на коренномъ руслѣ р. Суйфуна находится въ слѣдующемъ состояніи. Онъ состоитъ изъ 34 трехсаженныхъ, изъ 2 четырехсаженныхъ и изъ 4 пятисаженныхъ пролетовъ, что въ общей сложности составляетъ отверстіе моста 130 саж. Береговыхъ пролетовъ 2 по 4,70 саж., такъ что вся длина моста по настилу равна 139,40 саж. Устройство трехсаженныхъ пролетовъ совершенно такое-же, какъ въ предыдущемъ мосту; пролеты-же четырехсаженные и пятисаженные устроены на быкахъ въ два ряда свай съ соотвѣтственнымъ развитіемъ системы схватокъ. На мосту таблица, согласно которой

*) Развѣдка Хабаровской Шоссейной Строительной Комиссіи въ 1910 г.

разрѣшается перевозить грузу не больше 25 пудовъ и ѣзда только въ одну лошадь. Наращиваніе свай сдѣлано также на различной высотѣ. Нѣсколько свай тоже висятъ въ воздухѣ, подкосы отъ упорныхъ свай къ мостовымъ тоже поломаны. Ледорѣзы вынесены и остатки ихъ упираются въ самый мостъ. Ширина обоихъ этихъ мостовъ составляетъ 2,20 саж. между перилами. У головныхъ частей насыпи имѣется шпунтовое огражденіе и струенаправляющія дамбочки.

Согласно приведенному описанію надо признать, что оба эти моста не удовлетворяютъ условіямъ движенія воинскихъ тяжестей, а потому подлежатъ замѣнѣ ихъ совершенно новыми.

По выходѣ изъ долины р. Суйфуна дорога пролегаетъ по весьма крутому косогору, по мѣстности съ большими подъемами и спусками. Мосты, встрѣчающіеся здѣсь, всѣ малыхъ отверстій и предназначались для пропуска водъ изъ канавъ. Въ настоящее время канавы эти заплыли, вода идетъ поверхъ дороги, а мосты гніютъ и приходятъ въ полное разрушеніе. На 3-ей верстѣ отъ вершины Каульской дорога сворачиваетъ на Югъ и слѣдуетъ дальше по подошвѣ отроговъ, окаймляющихъ долину р. Суйфуна съ правой стороны.

Этотъ характеръ дороги нарушенъ въ двухъ мѣстахъ, и именно: между долинами пересѣкаемыхъ рѣкъ Садогу, Сандогу и Эльдогоу. Здѣсь дорога переваливаетъ водораздѣлы названныхъ рѣкъ въ разстояніи одной и до двухъ верстъ отъ долины Суйфуна. Дорога почти на всемъ протяженіи пролегаетъ по крутому косогору, при значительныхъ подъемахъ и спускахъ; нигдѣ не имѣется боковыхъ и отводныхъ канавъ; мосты малыхъ отверстій перестали работать по указаннымъ выше причинамъ. Мосты большихъ отверстій встрѣчаются здѣсь:

1) на р. Грязнушкѣ подъ № 12, отв. 2.80 саж. и по настилу 8,50 саж., подкосной системы; мостъ въ очень плохомъ состояніи.

2) на рѣкѣ Первой, отв. 4,00 саж., по настилу 7,30 саж., подкосной системы.

3) на р. Садогу, въ 2 пролета, по 3 сажени; по настилу 12,30 саж.

4) на р. Сандогу, отв. 6,70 саж., по настилу 15,70 саж., подкосной системы.

5) на р. Эльдагоу, отв. 6,00 саж., настила не существуетъ.

Всѣ эти мосты, а также мосты малыхъ отверстій, расположенные между ними, находятся въ плачевномъ состояніи, многіе изъ нихъ почти совсѣмъ безъ настила, на нѣкоторыхъ настилъ еле держится, на иныхъ мостахъ подкосы привязаны проволокой къ проѣзжей части и т. п., такъ что о ремонтированіи ихъ не можетъ быть и рѣчи и всѣ они должны быть построены заново.

2. Участокъ отъ устья рѣчки Грязной до дер. Брусья.

На 8-й верстѣ отъ почтовой станціи Исаева почтовый трактъ, совпадающій съ намѣченнымъ для рекогносцировки направленіемъ, заворачиваетъ съ юга на западъ въ долину рѣчки Грязной, держась лѣвой (по теченію рѣки) стороны долины и проходя почти сплошь косогорами, ограничивающихъ долину горныхъ кряжей и сопокъ, лишь въ немногихъ мѣстахъ приближается къ берегу рѣки.

Въ зимнее время значительной частью дороги въ этомъ районѣ не пользуются, а ѣздятъ прямо по долинѣ; объясняется это тѣмъ, что дорога по косогорамъ заносится въ сильной степени снѣгомъ, а отчасти и стремленіемъ сократить путь, избѣжавъ извилинъ настоящей дороги.

Въ разсматриваемыхъ предѣлахъ совпаденія дороги съ ея долиной рѣчка Грязная не имѣетъ сколько нибудь значительныхъ притоковъ; попадаются лишь небольшіе ручьи, въ зимнее время безводные, изъ распадковъ ограничивающаго долину слѣва склона кряжей и сопокъ, почему и мостовъ на этой части дороги нѣтъ; имѣются лишь малаго отверстія и примитивнаго устройства не то мостики, не то трубы, во время рекогносцировки еще занесенные снѣгомъ.

На всемъ разсматриваемомъ протяженіи долина довольно широка, подмывовъ косогоровъ, по которымъ проходитъ дорога, кромѣ двухъ—трехъ мѣстъ, не видно.

Дорога въ этой своей части при волнистомъ характерѣ не имѣетъ сколько нибудь значительныхъ уклоновъ.

Верстахъ въ 7-ми, не доходя Занадворовки, дорога сворачиваетъ снова на югъ, пересѣкаетъ рѣчку Грязную и, пройдя крутой перевалъ на водораздѣлѣ бассейновъ р. Грязной и р. Амба-Бэла, вступаетъ въ долину одного изъ притоковъ этой послѣдней, пересѣкая его въ 2-хъ мѣстахъ.

На р. Грязной на указанномъ мѣстѣ перехода черезъ нее отъ бывшаго здѣсь моста осталось лишь двѣ—три сваи: весь мостъ снесенъ безслѣдно.

Въ деревнѣ „Занадворовка“, придерживаясь южнаго направленія, дорога бродомъ пересѣкаетъ р. Амба-Бэла, проходитъ ея долину и на 4-й—5-й верстѣ принимаетъ горный характеръ, достаточно извилистый, съ крутыми подъемами и спусками; въ одномъ мѣстѣ, на протяженіи 1—$1^1/_2$ верстъ, дорога идетъ подножіемъ косогора узкой долины, почти ущелья, которымъ протекаетъ одинъ изъ притоковъ р. М. Мангугай.

Здѣсь особенно характерно усматриваются слѣды разрушительной силы горныхъ потоковъ: дорога то съ трудомъ лѣпится къ косогору, то идетъ по каменистому дну ручья, зимой безводнаго; уяснить себѣ, гдѣ была дорога, гдѣ ложе ручья почти невозможно; остатки моста небольшого отверстія торчатъ безъ всякой связи съ берегами и въ сторонѣ отъ дороги; повсюду валяются вывороченныя съ корнемъ деревья и принесенный потокомъ буреломъ.

Уклонившись затѣмъ къ западу, дорога переваливаетъ черезъ водораздѣлъ означеннаго притока и самой р. Малый Мангугай. И подъемъ и спускъ въ достаточной мѣрѣ круты.

Мостъ черезъ рѣку М. Мангугай разрушенъ и снесенъ; торчитъ лишь нѣсколько случайно уцѣлѣвшихъ свай.

Пройдя широкую долину р. М. Мангугай, дорога принимаетъ юго-западное направленіе, продолжительнымъ и сравнительно не крутымъ подъемомъ и такимъ-же спускомъ переваливаетъ черезъ водораздѣлъ въ довольно узкую падь притока р. Большой Мангугай и вступаетъ въ долину послѣдняго въ предѣлахъ Барабаша.

Объ особенностяхъ р. Б. Мангугай, его долины и условіяхъ переправы будетъ сказано особо.

Придерживаясь того-же юго-западнаго направленія, дорога пересѣкаетъ долину рѣки Б. Мангугай, косогоромъ пади одного изъ его притоковъ подходитъ къ водораздѣлу бассейновъ рѣкъ Б. Мангугай и Седеми, черезъ который и переваливаетъ на 9-й—10-й вер. отъ Барабаша длинными, свыше версты, и крутыми подъемомъ и спускомъ; затѣмъ косогоромъ пади одного изъ притоковъ р. Седеми вступаетъ въ ея долину.

На 14-й приблизительно верстѣ отъ Барабаша, рекогносцируемое направленіе на деревню, именуемую „Часть дерев. Брусья“, отклонилось отъ дороги, служащей почтовымъ трактомъ и далѣе экспедиція слѣдовала уже дорогою, такъ сказать, „мѣстнаго пользованія“. На одноверстной картѣ, начиная отъ деревни Седеми, дорога эта показана тропой.

Оставляя пока въ сторонѣ вопросъ о долинѣ и переправѣ черезъ р. Седеми, отмѣтимъ особенности этой дороги-тропы.

Необходимо отмѣтить, что въ моментъ рекогносцировки этого участка долина, пади и горы были покрыты еще вполнѣ зимнимъ, значительной толщины снѣжнымъ покровомъ, лишь южные склоны хребтовъ и сопокъ начинали обнажаться отъ снѣга.

Первыя 7 верстъ дороги послѣ бродовой переправы черезъ два рукава р. Седеми идутъ падью и берегомъ притока Седеми Кхай-Оглы и представляютъ изъ себя почти на всемъ протяженіи хорошо наѣзженный санный путь, обслуживающій сообщеніе дер. Седеми съ дер. Брусья въ устьѣ рѣки Брусья у залива Славянки.

Этотъ зимній путь въ нѣкоторыхъ мѣстахъ проходитъ по мѣстности затопляемой и заболоченной—видна кочка, ростутъ камыши,—но въ то же время, нѣсколько въ сторонѣ, на косогорѣ видна паралельная дорога, служащая по словамъ корейцевъ изъ д. Седеми въ дождливое и вообще въ лѣтнее время для обхода затопляемыхъ мѣстъ.

На 8-ой верстѣ дорога не особено крутымъ переваломъ проходитъ черезъ водораздѣлъ бассейновъ р. Седеми и рѣчекъ, непосредственно впадающихъ въ бухту Седеми.

Здѣсь тропа развѣтвляется по двумъ направленіямъ: на деревню „Часть дер. Брусья“ и къ заливу Славянскому, причемъ въ этомъ послѣднемъ направленіи она сохраняетъ все время свой первоначальный характеръ.

Что касается отвѣтвленія на „Часть дер. Брусья“, то здѣсь картина сильно мѣняется. Непосредственно за первымъ переваломъ приходится брать новый водораздѣлъ для рѣкъ Седеми, Брусья и рѣчекъ Славянскаго залива. *Подъемъ на этотъ перевалъ настолько крутъ, что лошади верховыя и вьючныя брали его съ трудомъ.*

Тропа становится тропой въ полномъ смыслѣ этого слова: видны лишь слѣды рѣдкихъ пѣшеходовъ. Снѣгъ выше колѣна лошади. Спускъ съ перевала уже значительно положе. Тропа постепенно спускается въ широкую долину одного изъ притоковъ рѣки Брусья и, придерживаясь, главнымъ образомъ, косогора довольно равномѣрнымъ и мягкимъ профилемъ выходитъ въ долину р. Брусья у деревни „Часть дер. Брусья“. Въ нѣсколькихъ мѣстахъ попадаются броды.

Тропа эта—при условіи разработки трудно проходимаго перевала, что съ большими затрудненіями не связано,—можетъ быть превращена въ удобопроѣзжую дорогу.

Здѣсь необходимо указать, что настоящее направленіе представляется и болѣе короткимъ и потребуетъ, быть можетъ, значительно менѣе затратъ для своего благоустройства, чѣмъ существующій почтовый трактъ на ур. Славянка отъ мѣста поворота съ тракта Седеми.

Конечно, здѣсь серьезную роль будетъ играть качество грунта, но вопросъ этотъ, общій для всѣхъ дорогъ этого района, во время рекогносцировки выясненъ быть не могъ, хотя-бы съ малой дозой увѣренности, въ виду полной зимы въ моментъ осмотра. Пока же приходится ограничиться случайными, нерѣдко противорѣчивыми, свѣдѣніями, добытыми отъ мѣстныхъ жителей.

Общее впечатлѣніе таково:

За исключеніемъ горныхъ участовъ перегоновъ, примыкающихъ къ Барабашу со стороны Занадворовки и Седеми, дороги во время дождей совершенно раскисаютъ и дѣлаются почти непригодными для пользованія.

Насколько можно судить по совершенно промерзшему грунту, почти вездѣ глина съ большимъ или меньшимъ содержаніемъ песка, на горныхъ же участкахъ съ примѣсью неравномѣрной величины щебня съ косогоровъ и непосредственно находящагося въ грунтѣ.

Перейдемъ къ переправамъ.

Не касаясь вопроса о количествѣ и типѣ, какъ существующихъ, такъ и будущихъ водопропускныхъ участковъ малаго отверстія,— это будетъ опредѣлено во время изысканій,—остановимся болѣе подробно на переправахъ черезъ рѣки: Грязная, Амба-Бэла, Малый Мангугай, Большой Мангугай и Седеми. Общая характерная особенность всѣхъ этихъ рѣкъ—ихъ ничтожная глубина въ зимнее и сухое время года при громадной скорости теченія, присущей всѣмъ рѣкамъ горнаго характера.

Въ то же время у каждой изъ упомянутыхъ рѣкъ есть свои бытовыя особенности, почему и необходимо остановиться на каждой въ отдѣльности.

Рѣка Грязная, берущая свое начало верстахъ въ 15 отъ существовавшаго на ней свайнаго моста, питаемая многими, какъ постоянными притоками изъ узкихъ падей, такъ и временными во время дождей ручьями изъ распадковъ, на всемъ своемъ протяженіи выше указаннаго моста представляетъ ярко выраженную горную рѣку.

Во время разлива вода въ р. Грязной подымается на высоту $1^1/_2$—2 саж.

Самый мостъ былъ расположенъ на извилинѣ рѣки въ суженной части долины, какъ бы въ горловинѣ, т. к. ниже моста долина сразу сильно расширяется,—обстоятельство несомнѣнно способствовавшее размыву береговъ и подмыву дна.

Одна изъ возможныхъ причинъ разрушенія моста—недостаточная глубина забивки свай, выяснена не могла быть въ виду промерзшаго грунта.

Предположительно можно сказать, что болѣе благопріятнымъ для постройки моста будетъ мѣсто нѣсколько ниже по рѣкѣ.

Въ дѣлѣ разрушенія моста несомнѣнную роль съигралъ и влекомый потокомъ буреломъ, играющій роль тарана, обращеннаго на ничѣмъ не защищенныя свайные устои моста.

Рѣка Амба-Бэла беретъ свое начало на значительномъ разстояніи, верстъ 25—30, выше перехода черезъ нее почтоваго тракта, бассейнъ ея гористый, но болѣе мягкаго характера, чѣмъ бассейнъ р. Грязной.

Рѣка и выше и ниже переправы течетъ широкой долиной, въ верхней части имѣетъ рядъ питающихъ ея притоковъ. Разливъ ея, по словамъ и указаніямъ мѣстныхъ жителей, достигаетъ большой ширины, высота же видимо нерѣдко превышаетъ $7^1/_2$ саж. Особой бурностью во время паводковъ потокъ рѣки видимо не отличается.

Мостъ потребуется значительнаго отверстія съ подходными къ нему дамбами значительной длины.

Въ общемъ, повидимому, переходъ черезъ эту рѣку особыхъ затрудненій не представитъ.

Рѣка М. Мангугай въ своей части выше существовавшаго моста имѣетъ также характеръ горный при необширномъ, сравнительно, бассейнѣ.

Разрушенный мостъ свидѣтельствуетъ до нѣкоторой степени о бурности его потока во время разлива.

Наиболѣе серьезной рѣкой, въ смыслѣ устройства черезъ нее постоянной переправы, является Большой Мангугай.

Обширный бассейнъ рѣки горнаго характера, обиліе питающихъ его горныхъ притоковъ, ручьевъ и ручейковъ дѣлаютъ его необычайно многоводнымъ во время дождей при необычайной стремительности потока.

Въ безводное, т. сказать, время рѣка въ раіонѣ Барабаша и расположенія 8-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго полка шириkой долиной, ограниченной съ лѣвой стороны крутыми склонами горъ, течетъ нѣсколькими рукавами, переплетающимися между собой; воды ничтожное количество, но стремительность теченія необычная, уклонъ рѣзко замѣтный даже на глазъ.

Во время дождей, главнымъ образомъ въ Сентябрѣ мѣсяцѣ, вся долина затопляется при высотѣ подъема воды свыше 2-хъ саженъ и всякое сообщеніе прекращается совершенно. Рѣка бурлитъ, размываетъ берега и собственное ложе. По спадѣ воды обнаруживаются совершенно новыя русла. Дѣлавшіяся попытки урегулировать рѣчной потокъ съ цѣлью оградить нѣкоторые пункты отъ размыва ни къ какимъ результатамъ не приводили. Годъ—два назадъ рѣка угрожала совершенно разрушить зданіе полкового собранія; одинъ уголъ зданія былъ уже совершенно подмытъ и лишь убыль воды остановила разрушеніе. Такова картина, рисуемая лицами, въ теченіи ряда лѣтъ наблюдавшими половодье въ этой части р. Б. Мангугай.

Предрѣшить мѣсто расположенія будущаго моста, его отверстіе и длину подходныхъ дамбъ не представляется возможнымъ на основаніи рекогносцировки. Вполнѣ вѣроятной представляется необходимость въ извѣстныхъ гидротехническихъ сооруженіяхъ, въ видахъ обезпеченія переправы и урегулированія рѣки.

Рѣка Седеми значительно аналогична р. Амба-Бэла. Долина рѣки широка, во время половодья рѣка разливается на большую ширину, при высотѣ подъема воды не свыше 2-хъ саженъ.

Во всякомъ случаѣ и отверстіе будущаго моста и длина подходныхъ дамбъ будутъ весьма значительны.

Во время рекогносцировки попутно были выяснены вопросы о лѣсныхъ матеріалахъ и рабочей силѣ, необходимыхъ въ случаѣ постройки мостовъ.

Изъ разспросовъ выяснилось, что почти на всемъ протяженіи участка въ горныхъ падяхъ имѣются кедровники; разсчитывать на лиственницу не приходится; въ районѣ Седеми-Брусья въ большомъ количествѣ встрѣчается ясень.

Что касается вопроса о рабочихъ, то до Барабаша, повидимому, будетъ затруднительно имѣть въ большомъ количествѣ даже чернорабочихъ, т. к. мѣстное русское населеніе занято заготовкой и возкой дровъ; южнѣе же Барабаша, гдѣ населеніе состоитъ изъ корейцевъ, таковыхъ можно имѣть въ достаточномъ количествѣ и не по дорогой цѣнѣ.

Что касается мастеровыхъ плотничьяго и другихъ цеховъ, то всѣ они должны быть привезены со стороны.

3 участокъ отъ деревни Брусья до урочища Новокіевскъ.

Рекогносцировка 1-го участка отъ корейской деревни Брусья до уроч. Новокіевскъ, протяженіемъ около 65 верстъ, произведена въ направленіи указанномъ Штабомъ Приамурскаго военнаго округа предписаніемъ отъ 12 февраля с. г. за № 25, а именно между слѣдующими пунктами: черезъ дер. Брусья—Верхне Адими—Рязаново—Сухановка—Гладкая—Нижнее Тизинхэ—Барановка—Нижнее Янчихэ—Новокіевскъ.

Между вышеуказанными пунктами существуетъ дорога, старый заброшенный почтовый трактъ. Дорога эта проходитъ по горной мѣстности, заполненной отрогами Манчжурскаго хребта Чан-линъ, пересѣкаетъ рѣчныя системы, берущія начало на высотахъ хребта, впадающія въ Тихій океанъ, и отроги, служащіе водораздѣлами между означенными рѣчными системами. Всѣ пересѣкаемыя горныя рѣки большого паденія, въ сухое время мелководны, въ періодъ дождей, получая съ горъ громадное количество воды, превращаются въ грозные потоки, выступающіе на большое пространство долины, по которымъ протекаютъ. Подтверждается это какъ слѣдами разрушительной силы потоковъ (вывороченныя деревья, подмывы и проч.), такъ и разсказами мѣстныхъ жителей.

Наибольшее количество воды несутъ слѣдующія рѣки:

1) р. Брусья.
2) р. Адими (12 *) верста).
3) р. Рязаново (19 *) верста).
4) р. Гладкая (32 *) верста).
5) р. Чапигоу (42 *) верста). }
6) р. Тизинхэ (49 *) верста). } Притоки рѣки Гладкой.
7) р. Б. Барановка (55 *) верста). }

Поймы означенныхъ рѣкъ, въ мѣстахъ пересѣченія ихъ дорогой, различной ширины отъ $^1/_2$ до 2 верстъ.

Наибольшую ширину имѣетъ пойма р. Брусья и наименьшую р. Б. Барановка. Поймы заболочены. Характеръ заболоченности можетъ быть выясненъ лишь при детальномъ изслѣдованіи ихъ при изысканіи шурфованіемъ или буреніемъ.

Никакихъ мостовъ черезъ означенныя рѣки въ предѣлахъ разсматриваемой дороги не имѣется и обезпеченіе переправы черезъ нихъ потребуетъ постройки большихъ мостовъ отверстіемъ примѣрно отъ 30 до 50 саж.

---

*) Счетъ верстъ идетъ отъ начала 1-го участка т. е. отъ р. Брусья до уроч. Новокіевскъ.

Кромѣ указанныхъ 7 большихъ рѣкъ, дорога пересѣкаетъ множество горныхъ ручьевъ, рѣчекъ и ложковъ небольшой долины, значительнаго паденія. Количество мостовъ, потребное для перехода черезъ указанные водостоки, можетъ быть опредѣлено лишь при детальномъ ознакомленіи съ мѣстностью при изысканіяхъ.

Переправы черезъ водораздѣлы вышеперечисленныхъ большихъ рѣкъ по крутизнѣ откосовъ не представляютъ особыхъ затрудненій для колеснаго движенія за исключеніемъ двухъ переваловъ.

1) ближайшаго къ Новокіевску между р. Янчихэ и р. Б. Барановка.

2) между р. Рязаново и р. Гладкой. Черезъ оба эти перевала, пользуясь прилегающими долинами, легко можетъ быть проложена дорога съ требуемымъ уклономъ. Грунтъ дороги по склонамъ переваловъ большей частью плотнощебенистый, а по долинамъ глинистый.

Вообще мѣстныя условія, при надлежащемъ обезпеченіи переправъ, не представляютъ особыхъ затрудненій для прокладки хорошей грунтовой дороги на всемъ протяженіи, указанномъ Штабомъ округа.

Изъ строительныхъ матеріаловъ на мѣстѣ имѣется песокъ во всѣхъ руслахъ большихъ рѣкъ, камень (сѣрые порфиры, базальты, песчаники и др.) на всемъ протяженіи.

Около Новокіевска замѣчены обнаженія гранита хорошаго качества (мелко-зернистаго). Лѣсныхъ матеріаловъ совершенно не имѣется, т. к. кромѣ рѣдкаго молодого лѣса на перевалѣ черезъ водораздѣлъ р. Брусья и р. Адими на всемъ остальномъ протяженіи мѣстность безлѣсна.

Русскихъ деревень нѣтъ и потому русскихъ рабочихъ не имѣется. Мѣстность заселена корейцами, пригодными только какъ чернорабочіе.

Въ настоящее время осмотрѣнная дорога совершенно не проѣзжа въ періодъ дождей и представляетъ значительныя затрудненія для сквозного колеснаго движенія въ другое время.

Затрудненія эти заключаются въ слѣдующемъ:

1) полномъ отсутствіи мостовъ,

2) крутизны откосовъ вышеуказанныхъ 2-хъ переваловъ,

3) наличностью промоинъ вдоль дороги, образовавшихся отъ дѣйствія дождевой воды въ виду отсутствія надлежащихъ водоотводныхъ канавъ,

4) незначительной шириной полотна дороги, мѣстами не болѣе 1-й сажени.

За исключеніемъ переправъ черезъ большія рѣки, всѣ прочіе недостатки легко могутъ быть устранимы и потому не въ нихъ слѣдуетъ искать причину заброшенности стараго почтоваго тракта, тѣмъ болѣе, что всѣ эти недостатки имѣютъ мѣсто и на нынѣ дѣйствующемъ почтовомъ трактѣ, а переправы черезъ рѣки еще болѣе затруднительны, такъ какъ таковыя пересѣкаются трактомъ ближе къ впаденію въ океанъ, а слѣдовательно несутъ большее количество воды и имѣютъ болѣе широкія и болѣе заболоченныя поймы.

Главной причиной заброшенности дороги слѣдуетъ считать отсутствіе на нихъ источниковъ, питающихъ дорогу, каковыми на трактѣ являются военные поселки: уроч. Славянка, уроч. Барановка и Новокіевскъ, между которыми только и поддерживается необходимое сообщеніе. Что-же касается корейскихъ деревень, расположенныхъ на старомъ трактѣ, то потребности таковыхъ крайне ничтожны, вполнѣ удовлетворяются собственной производительностью и потому почти не сообщаются между собою и дорога бездѣйствуетъ.

Маршрутъ № 34а*).

1. Почтовый трактъ Раздольное—Черкасская.

1) Участокъ отъ м. Раздольнаго до почтовой станціи Исаево.

Дорога обыкновенная, съ хорошо наѣзжаннымъ полотномъ, проходящимъ большею частью по глинистому и глинисто-болотистому грунту. На участкахъ: 1) между поворотомъ къ югу отъ сѣвернаго изгиба р. Суйфуна до Корейской деревни и 2) черезъ долину р. Садогу мѣстность, по которой проложена дорога, очень топкая, обращающаяся мѣстами въ сплошное болото, вслѣдствіи чего движеніе артиллеріи и обозовъ на этихъ участкахъ непремѣнно задержится; для исправленія дороги необходимо прорыть новыя и углубить существующія боковыя канавы, а равно перерыть канавами и самое полотно дороги въ болѣе низкихъ мѣстахъ, для свободнаго стока воды и эти поперечныя канавы перекрыть мостками изъ бревенъ и фашинника; матеріалы для исправленія можно найти подъ руками.

Ширина полотна дороги отъ 4-хъ до 6-ти шаговъ; встрѣчающіеся на пути мостики черезъ ручьи и рѣчки стары, мѣстами обломались и засыпаны землей, но болѣе значительные исправны.

У самаго м. Раздольнаго переправа черезъ Суйфунъ—паромная, неудовлетворительная.

2) Участокъ отъ почтовой станціи Исаево до дер. Пиняжино. Въ верстѣ отъ почтовой станціи Исаево начинается болотистая долина рѣчки Ильдуги; черезъ эту долину дорога проходитъ частью по насыпной, частью по хворостяной гати, грунтъ которой даже и въ сухое время чрезвычайно топокъ; для исправленія дороги необходимо гать поднять, а главнымъ образомъ углубить и расчистить существующія боковыя канавы. Отъ праваго берега долины р. Ильдуги до долины рѣки Грязной дорога проходитъ по подошвѣ горъ по грунту глинистому и глинисто-песчаному; полотно дороги довольно твердое, но въ виду того, что съ горъ, прямо черезъ дорогу стекаетъ много ручьевъ, особенно послѣ дождей, полотно дороги въ этихъ мѣстахъ сильно размыто и вязко. Для исправленія дороги необходимо дать всѣмъ этимъ ручьямъ искусственный стокъ въ долину рѣки Суйфуна, перерывъ полотно въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ канавами и перекрывъ эти канавы мостиками изъ бревенъ и фашинъ; матеріалы для исправленія находятся подъ руками.

Черезъ долину р. Грязной въ дер. Пиняжино дорога идетъ по мѣстности болотистой съ грунтомъ чрезвычайно вязкимъ. Для исправленія дороги здѣсь необходимо вырыть боковыя канавы и построить мостики черезъ встрѣчающіеся и пересѣкающіе дорогу ручейки,—въ особенности возлѣ самой деревни Пиняжино.

---

*) Рекогносцировка Ген. Шт. Подполковника Егорьева 3—14 апрѣля 1904 г.

2. Почтовый трактъ отъ урочища Новокіевскаго до станціи Черкасской *).

Участокъ Новокіевское—станція Гладкая.

Почтовая дорога, грунтовая на всемъ протяженіи. Средняя ширина 3 сажени. Отъ Новокіевскаго около версты тянется небольшой подъемъ (около 5 град.), грунтъ довольно твердый, отчасти каменистый, дальше дорога огибаетъ высоту 69,87 (карта 1 верста въ дюймѣ), которая составляетъ лѣвый флангъ позиціи, обращенной фронтомъ на западъ къ Хунчуну. Обогнувъ высоту 69,87, дорога спускается къ рѣчкѣ Илихѣ, которую переходитъ по деревянному мосту, длиною въ три сажени. Въ сухое время года мостъ легко обойти съ лѣвой стороны (бродъ). Переваливъ черезъ небольшую высоту, дорога спускается къ устьямъ р. Гладкой, которую переходитъ по деревянному мосту. Мостъ новый, крѣпкій, удобный для движенія всѣхъ родовъ оружія. Отъ моста дорога идетъ вдоль берега залива Экспедиціи до пересѣченія съ линіей Посьетъ—Гладкая. Грунтъ песчаный, твердый, удобный для движенія всѣхъ родовъ оружія. Въ сухое время года участокъ пути до сокращенія съ линіей Посьетъ-Гладкая можно сократить, идя не по берегу залива, а по дорогѣ черезъ долину. Въ настоящее время этотъ участокъ непроходимъ для артиллеріи; пѣхота и конница пройдутъ свободно. Далѣе дорога около 5 верстъ идетъ по гребню высотъ, тянущихся вдоль берега Новгородской бухты. Грунтъ на этомъ протяженіи все время песчаный твердый; подпочва—камень; крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ (артиллерія можетъ пройти безъ припряжки). Далѣе до ст. Гладкой дорога все время тянется по окраинѣ болотистой долины р. Гладкой, сопровождаемая справа отлогими скатами высотъ, идущихъ вдоль берега Новгородской бухты. Нѣкоторыя изъ этихъ скатовъ представляютъ изъ себя позиціи, обращенныя фронтомъ къ Новокіевску.

Позиція.

Наибольшее значеніе имѣетъ позиція въ 3-хъ верстахъ отъ ст Гладкой Значеніе ея обусловливается тѣмъ, что на ней могутъ задержаться части Посьетскаго отряда до соединенія съ частями, идущими изъ Новокіевска и Хунчуна черезъ Нижн.-Янчихэ, Нижн.-Тизинхэ, ст. Гладкая, кромѣ того съ этой позиціи обстрѣливается дорога съ полуострова Крабе на ст. Гладкую, что важно въ случаѣ высадки противника на полуостровѣ Крабе.

---

*) Рекогносцировка Ген. Шт. Капитана Трофимова 1904 г.

Отъ спуска въ долину р. Гладкой до станціи дорога все время тянется по лугу; топкихъ мѣстъ очень много; на этомъ протяженіи имѣется около 15 небольшихъ мостиковъ (1—2 саж. длины). Всѣ они не годны для прохода артиллеріи. Кромѣ того 2 разрушены.

Заключеніе. Изъ сказаннаго видно, что дорога отъ Новокіевскаго до станціи Гладкой удобна для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ. Но участокъ по долинѣ р. Гладкой съ сырую погоду можетъ стать неудобопроходимымъ, благодаря обилію топкихъ мѣстъ и неисправности мостиковъ. Требуется исправить мостики, загатить топкія мѣста, или, по крайней мѣрѣ, заготовить для этого матеріалъ (хворостъ, котораго вблизи довольно). Особенно опасное мѣсто около фанзы (въ 1 верстѣ отъ станціи Гладкой).

Участокъ станція Гладкая—станція Рязанова. Почтовая дорога того же рода, что и предыдущаго участка. Отъ станціи дорога поворачиваетъ наискось черезъ долину Гладкой къ высотамъ, сопровождающимъ правый берегъ рѣки Гладкой. Мостъ черезъ рѣку Гладкую хорошъ, остальные 5 черезъ долину никуда не годны. По одну сторону моста черезъ рѣку Гладкую устроена гать (шаговъ сто), но этого мало: слѣдуетъ загатить еще и по другую сторону моста. Вообще, дорога черезъ долину рѣки Гладкой въ сырое время года можетъ представить большія затрудненія при проходѣ артиллеріи и обозовъ. Далѣе до перехода опять черезъ рѣку Гладкую дорога тянется у подножія довольно крутыхъ скатовъ высотъ. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ. Грунтъ твердый. Черезъ ручейки переброшены мостики, большинство которыхъ совсѣмъ не годны для прохода артиллеріи. Послѣ прохода черезъ рѣку Гладкую, около полуверсты, дорога идетъ по равнинѣ и затѣмъ начинается подъемъ на перевалъ. Подъемъ сначала отлогій, затѣмъ становится крутъ (артиллерія пройдетъ только съ припряжкой). Спускъ съ перевала довольно отлогій не болѣе 15%. Послѣ перевала дорога тянется по скату высотъ, сопровождающихъ правый берегъ долины рѣки Безымянной. Въ одной верстѣ отъ станціи Рязановой дорога выходитъ на долину и становится довольно топкой. Станція Рязанова расположена на самомъ берегу бухты. На всемъ описываемомъ участкѣ можно намѣтить 2 небольшія позиціи, могущія временно задержать противника, въ случаѣ отступленія нашихъ войскъ въ направленіи на станцію Рязанову.

Позиціи. 1) Высота противъ перекрестка дороги станція Гладкая—Рязаново на 2 баталіона. Артиллерію нельзя будетъ ввезти благодаря большой крутизнѣ скатовъ; 2) противъ перекрестка почтовой дороги съ дорогой отъ Рязановскаго перевала на 1 батарею 2 баталіона.

Заключеніе. На всемъ описываемомъ участкѣ дорога всюду удобопроходима для всѣхъ родовъ войскъ. Затрудненіе при переходѣ можетъ случиться на долинѣ рѣки Гладкой (топко) и на небольшомъ протяженіи передъ самой станціей Рязановой. Слѣдуетъ озаботиться теперь же исправленіемъ мостиковъ и устройствомъ гати передъ мостомъ черезъ рѣку Гладкую.

Участокъ станція Рязаново—ур. Славянка. Отъ станціи Рязаново почтовая дорога идетъ около версты вдоль берега бухты, грунтъ песокъ, и затѣмъ, повернувъ на сѣверъ, около 4 верстъ переходитъ отроги высотъ, составляющихъ правый берегъ долины рѣки Рязановой. На этомъ протяженіи крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ, топкихъ мѣстъ почти нѣтъ. Далѣе—переходъ черезъ долину рѣки Рязановой. Черезъ рукава рѣки Рязановой имѣется 5 мостовъ (1 хорошій новый и 4 негодныхъ). По долинѣ много топкихъ мѣстъ. Самое топкое мѣсто теперь нѣсколько исправлено, устроена гать, но слѣдуетъ ее продолжить еще на нѣсколько саженъ 50×60^0. Отъ постоялаго двора до долины рѣки Адими дорога переваливаетъ черезъ невысокіе отроги высотъ лѣваго берега долины рѣки Рязановой. Дорога удобопроходима для всѣхъ родовъ войскъ. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ, грунтъ довольно твердый. Топко только во впадинѣ между двумя скатами въ $1^1/_2$ верстахъ отъ постоялаго двора. По долинѣ рѣки Адими дорога удобопроходима для всѣхъ родовъ войскъ. Черезъ рѣку Адими и ея рукава имѣется 3 моста: 2 построены хорошо и совершенно исправны, одинъ (средній) построенъ наскоро и совершенно негоденъ для прохода артиллеріи и обозовъ. Перейдя долину рѣки Адими, дорога переваливаетъ черезъ невысокіе отроги высотъ лѣваго берега долины рѣки Адими. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ: артиллерія пройдетъ безъ припряжки.

Заключеніе. Дорога можетъ быть признана удобной для движенія и обозовъ. Затрудненія могутъ встрѣтиться при переходѣ долины рѣкъ Рязановой и Адими. Большимъ недостаткомъ этого участка пути является то, что онъ почти на всемъ протяженіи обстрѣливается съ моря.

Отъ ур. Славянки до станціи Черкасской. Отъ ур. Славянки до ручья у дер. Славянки (2 версты) дорога переваливаетъ черезъ небольшой хребетъ. Спускъ и подъемъ отлоги, грунтъ довольно твердый. Мостъ черезъ ручей негоденъ. Слѣдуетъ возобновить его изъ имѣющагося на мѣстѣ матеріала. Дальше опять перевалъ ($2^1/_2$ версты). Подъемъ и спускъ отлоги, грунтъ твердый. Затѣмъ дорога идетъ вдоль берега Славянскаго залива. До высоты 39,1 (карта 1 верста) довольно топко. Отъ высоты 39,1 дорога переходитъ по берегу черезъ рѣку Брусье съ двумя рукавами; первый мостъ отъ высоты 39,1 негоденъ: одинъ устой вымытъ. Далѣе дорога вдоль берега залива хороша: грунтъ

твердый песчаный. Передъ высотой 34,6 дорога переваливаетъ черезъ небольшую высоту, упирающуюся въ заливъ. Подъемъ на эту высоту чрезвычайно крутъ и извилистъ. Артиллеріи будетъ очень трудно взобраться на эту высоту. Отъ д. Брусьи до перваго ручья грунтъ твердый, дальше топко, мосты черезъ рѣчки, впадающія въ Славянскій заливъ, очень плохи, безъ устоевъ. Исправить можно скоро изъ заготовленнаго матеріала. Отъ берега Славянскаго залива дорога круто поворачиваетъ на сѣверъ, становится топкой. Затѣмъ по скату высотъ, упирающихся въ лагунь Лебяжій, дорога довольно суха и удобна для движенія. Около версты по обѣимъ сторонамъ второй рѣчки, впадающей въ лагунь Лебяжій, сильная топь, въ сырое время года становится почти непроходимой. Необходимо обратить особенное вниманіе на этотъ участокъ пути, при исправленіи дороги. Далѣе дорога простирается по скатамъ высотъ, составляющимъ правый берегъ р. Седими. Скаты, обращенные фронтомъ къ дорогѣ изъ ур. Славянки, могутъ служить аріергардной позиціей при занятіи отрядомъ позиціи у ст. Черкасской.

Позиція. Позиція на 1 полкъ и 2 батареи. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ черезъ эти высоты нѣтъ. Отъ 3-го ручья, впадающаго въ лагунь Лебяжій, дорога идетъ сначала по скату горы, а затѣмъ переходитъ долину р. Седими. Въ долинѣ Седими грунтъ вязкій, болотистый. На всемъ протяженіи много небольшихъ мостиковъ, требующихъ исправленія. Мостъ черезъ р. Седими хорошъ.

Заключеніе. Описанный участокъ пути въ сухое время года можно считать удобнымъ для движенія войскъ и обозовъ. Въ дождливое время можетъ стать непроходимой на участкѣ между Славянскимъ заливомъ и лагуномъ Лебяжьимъ и въ долинѣ р. Седими. Недостаткомъ этого пути является еще и то, что участокъ его вдоль берега Славянскаго залива обстрѣливается съ моря.

Маршрутъ № 35 *).

Отъ Кр. Хунчунъ-Китайскій къ ур. Новокіевскому.

П. 1.—Движеніе между означенными пунктами лѣтомъ можетъ быть совершено по большой дорогѣ, нанесенной на кроки № 1; зимой же по двумъ дорогамъ, по лѣтней и по нанесенной на кроки № 2.

П. 2.—Вслѣдствіе пересѣченности мѣстности, по коей проходитъ дальная (лѣтняя) дорога, время движенія можно опредѣлить до $4^1/_2$ верстъ въ часъ по 2-й дорогѣ.

Весь путь разбивается на два перехода: 1-й отъ Китайскаго до Русскаго Хунчуна 22 версты, 2-й—Русскаго Хунчуна 23 (или $17^1/_2$) вер.).

П. 3.—Дорога во всѣхъ мѣстахъ (кромѣ бродовъ) позволяетъ двигаться въ походныхъ колоннахъ всѣмъ родамъ оружія.

П. 4.—Измѣненіе формы строя необходимо на бродахъ рѣчекъ, такіе отроги мелей преимущественно узки.

П. 5.—Привалы можно опредѣлить на 11 верстѣ и при переходѣ отъ Русскаго Хунчуна къ Новокіевскому у деревни Фоташи, гдѣ можетъ расположиться отрядъ до полнаго состава бригады, съ артиллеріею.

Топлива и глубокихъ чистыхъ рѣчекъ мало на протяженіи пути до Русскаго Хунчуна, почему запасъ въ походной кухнѣ, воды и топлива необходимъ (топлива нѣтъ до Новокіевскаго).

П. 6.—Обозначенныя на кроки мѣста позиціи по случаю боя, мало соотвѣтствуютъ требованіямъ, предъявленнымъ къ позиціи.

Выгода ихъ только одна: это, командованіе надъ впереди—лежащей дорогой. Сама по себѣ позиція есть лучшее изъ худшаго, т. е. самыя лучшія и выгодныя, въ смыслѣ командованія,

---

*) Рекогносцировку производилъ 8, 9, 12 и 13 января 1907 г. 7-го Вост. Сибирскаго стрѣлковаго полка Поручикъ Боголѣповъ.

надъ прилегающей къ дорогѣ мѣстностью. Какъ по своему протяженію, такъ и по складкамъ мѣстности, онѣ не смогутъ обслужить отряда свыше бригады пѣхоты съ артиллеріей. Главное же нѣтъ мѣста для скрытаго развертыванія отряда. Онѣ, какъ и весь путь, открыты для наблюденій съ высотъ, тянущихся параллельно дорогѣ.

Обходы позицій едва-ли затруднительны. Примѣняясь почти съ каждаго пункта позиціи—не видно препятствій къ обходу, съ тѣхъ же дальнихъ высотъ, тѣмъ болѣе, что къ глубинѣ этихъ высотъ, мѣстность значительно пересѣченнѣе и командуетъ надъ всѣми вершинами, прилегающими къ пути.

П. 7.—Позиціи, которыя могутъ быть заняты противникомъ, также мало выигрываютъ съ фронта, но безусловно превосходятъ съ фланговъ, по вышеуказаннымъ причинамъ.

Имѣя дальнее наблюденіе, легко расположить позиціи по одному изъ фланговъ и обойти ихъ.

Приходя къ послѣднему разсмотрѣнію позицій обѣихъ сторонъ—нужно заключить, что двигающійся по дорогѣ отрядъ—въ наихудшихъ условіяхъ, по отношенію къ изысканію возможности отбивать отряды даже равной силы, если таковыми будутъ заняты фланговыя высоты, командованіе которыхъ надъ высотами дороги ставитъ послѣднія подъ перекрестный огонь даже въ нѣсколько ярусовъ.

П. 8.—Прилегающая къ дорогѣ мѣстность позволяетъ вести охраненіе съ фланговъ, но въ максимальной величинѣ боковыхъ отрядовъ, такъ какъ послѣднимъ нерѣдко придется обходить топкія мѣста и становиться ближе къ параллельнымъ высотамъ, откуда можно ожидать появленіе непріятеля въ значительныхъ силахъ, скрытыхъ въ глубокихъ складкахъ высотъ.

Развертыванію отряда могутъ помѣшать лишь глубокіе овраги и болота, открытые къ сторонѣ непріятеля. Всюду развертываніе можетъ быть укрыто отъ наблюденія лишь частью.

П. 9.—Препятствіемъ къ движенію могутъ явиться лишь подъемы и рѣчки и поломанные мосты. Подъемы требуютъ помощи для артиллеріи и обозовъ, рѣки же, имѣя въ нѣкоторыхъ мѣстахъ топкое дно, заставятъ расширять фронтъ и переходить въ нѣсколькихъ мѣстахъ. На мосткахъ, накинутыхъ надъ болѣе глубокими оврагами будетъ лучшимъ пропускать артиллерію съ помощью, такъ какъ подъ руками нѣтъ матеріала для поправокъ; мосты въ большей части перегнившіе.

Остальной путь препятствій къ передвиженію не представляетъ, какъ по своему грунту, такъ и по конфигураціи прилегающихъ неровностей.

П. 10.—Грунтъ дороги—по плотности—средній, мѣстами рѣзко перемѣняющійся.

На протяженіи 10, 12 верстъ су-черноземъ, къ подъемамъ на склонахъ, въ большей части су-глинокъ; въ долинахъ, гдѣ нѣтъ рѣчекъ—болотистый, но достаточно плотный. Въ мѣстахъ теченія рѣчекъ (до Русскаго Хунчуна) преимущественно каменистый—дальше песчаный.

При періодическихъ дождяхъ и при таяніи дорога становится топкой, но не размывается, движеніе по дорогѣ во время разлитія рѣкъ пріостанавливается, но на короткіе сроки. Эти рѣки имѣютъ свойство сдавать воду, пропорціонально ея прибыли.

По наблюденіямъ надъ рѣчками, можно заключить, что онѣ явятся препятствіями лишь въ весенніе разливы, не болѣе, какъ на 25—30 дней.

Въ прочее-же время—броды переходимы.

П. 11.—Въ настоящее время—(зимнее) препятствій никакихъ нѣтъ.

Путь до Русскаго Хунчуна снѣжный, за самымъ малымъ исключеніемъ, дальше до Новокіевскаго—очищенъ отъ снѣга и для движенія болѣе легокъ.

П. 12.—Дорога—на кроки № 2, какъ зимняя не представляетъ никакихъ препятствій; лѣтомъ же въ большей части становится болотисто-топкій и переходы черезъ глубокіе овраги съ рѣчками, требуютъ наведенія мостовъ. Какъ болѣе открытая она плохо скрываетъ движеніе по ней.

Въ примѣненіи же по ней дѣйствій она своей ровностью даетъ одинаковыя условія въ выборѣ позицій и движенія развернутымъ порядкомъ.

Въ прочемъ-же—удобства и неудобства ея тѣ-же, что и въ большой дорогѣ.

П. 13.—Есть еще одинъ путь черезъ: Савеловку, Русскій Хунчунъ, Новокіевское. Путь этотъ по долинѣ 53 версты.

Путь сокращается при переходѣ черезъ бухту, гдѣ необходимъ хорошій проводникъ черезъ бродъ.

Дорога—крайне неудобна, какъ размывающаяся песчаная и пригодная лишь для пѣхоты и кавалеріи.

Маршрутъ

БАРАБАШЪ—БОГО

1. Операціонное направленіе Бара

Описываемый путь въ періодъ времени съ Октября по Май включительно сѣкающая путь три раза р. Мангугай мелководна и дно ея каменистое или трудомъ, а въ наводненіе сообщеніе по этому пути прекращается на нѣ нительно коротки, не болѣе 7 дней,

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
1 1/2	дер. Попова-гора	двор. 20, кол. 6	Деревянныя избы русской постройки, крытыя жел.	Дорога въ зимнее время хороша, въ дождливое время болотиста. 1) Ширина 3 сажени. 2) Грунтъ глинистый. Мѣстность по сторонамъ дороги болотистая.
7	дер. Мангугай (Покидово).	двор. 44, кол. нѣтъ.		Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ, кромѣ небольшого перевала въ разстояніи 2 1/2 верстъ къ Ю-В. отъ дер. Мангугай (Покидово), при спускахъ съ котораго тормоза не понадобятся. 4) Лѣсовъ нѣтъ. Имѣются небольшія рощицы по теченію рѣки Мангугай и кусты.
11 1/2	дер. Богословка.	двор. 14, дом. 21, кол. 20	Деревянныя избы русской постройки.	Болотистыя полосы, тянущіяся по обѣ стороны дороги въ зимнее время всюду проходимы.

*) Развѣдку производилъ съ 12-го по 29-е февраля 1908 г. Штабсъ-Капитанъ Яковлевъ.

№ 36*).

СЛОВКА—ЧЕРКАССКАЯ.

башъ—Богословка $11^1/_2$ верстъ.

пригоденъ для движенія значительныхъ силъ и обозовъ, такъ какъ перепесчаное. Зато въ дождливое время года переправы даются съ большимъ сколько дней. Къ счастью, періоды полной невозможности сообщенія сравпослѣ чего сообщеніе возобновляется.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Дорога переходитъ рѣку Мангугай у южной окраины д. Попова—гора, гдѣ имѣется бродъ шириною 20 саж. и длиною 12 саженъ и глубиною отъ $^1/_4$ арш., до $1^1/_4$ аршина. Далѣе дорога идетъ по правому берегу р. Мангугай, далѣе пересѣкаетъ ручей шириною 15 саженъ и глубиною $^1/_4$—$^3/_4$ арш., проходитъ черезъ болотистый ручей, на которомъ имѣется покрытый землею мостикъ въ 1 сажень шириною и 1 саж. длиною и у южной окраины дер. Мангугай (Покидово) переходитъ черезъ рѣку Мангугай, гдѣ имѣется бродъ шириною 20 саженъ, глубиной $^1/_4$—$1^1/_4$ арш. и длиною 25 саженъ и идетъ по лѣвому берегу рѣки Мангугай, вновь пересѣкаетъ ручей у подошвы небольшого перевала въ $2^1/_2$ верстахъ къ Ю-З. отъ д. Мангугай, развѣтвляется на дорогу, ведущую влѣво въ обходъ перевала и дорогу ведущую черезъ перевалъ. За переваломъ дороги соединяются. Далѣе до самой деревни Богословки препятствій нѣтъ.	Параллельная дорога имѣется только одна, ведущая отъ Солдатской слободки, мимо Таможеннаго поста, по правому берегу рѣки Мангугай, черезъ Корейскую деревню „Средній Мангугай“ и соединяется съ главнымъ путемъ у перваго брода черезъ р. Мангугай на правомъ его берегу. Послѣ второго брода, не доходя	Позиція представляетъ собою горный массивъ съ покрытыми удобными для восхожденія склонами, значительной между почтовой дорогой ведущей изъ ур. Барабаша въ с. Занадворовку—съ сѣвера; долиной рѣки Малый Мангугай съ юго-востока и юга и долиной рѣки Мангугая съ запада. Протяженіе съ сѣвера на югъ около 2-хъ верстъ. 1) Фронтомъ на юго-западъ. 2) На отрядъ силою около 1 полка пѣхоты. 3) Подступы по открытой пересѣченной мѣстности р. Мангугаемъ и ручьями съ юга и юго-востока болотистой полосой отъ р. Мангугай до подошвы горнаго массива (порція). 4) Бивакомъ отрядъ можетъ быть расположенъ на

1	2		3	4

5	6	7
	до ручья, пересѣкающаго главный путь, параллельная дорога отходитъ вправо черезъ этотъ же ручей къ бывшей ст. Гакелевской, нынѣ домъ лѣсника. За этой станціей дорога пересѣкаетъ ручей, вытекающій изъ Телеграфной пади, идетъ по Корейскимъ пашнямъ и далѣе у подошвы горнаго массива праваго берега долины р. Мангугай до крутого перевала, развѣтвляется на двѣ дороги, правую и лѣвую. Правая идетъ въ обходъ перевала по узкому дефиле, образуемому обрывистымъ скатомъ горы и рукавомъ р. Мангугая. Ширина дефиле $3^{1/2}$ саж. За перевалomъ развѣтвленіе соединяется и до-	восточномъ скатѣ этого горнаго массива, такъ какъ долина рѣки Малаго Мангугая болотиста и въ лѣтнѣе время для бивака неудобна. 5) На 1 полкъ. 6) Вода въ рѣкѣ Малый Мангугаї хороша и въ достаточномъ количествѣ. Дрова для варки пищи изъ рощи окаймляющей р. Малый Мангугай. Фуража въ дер. Попова-Гора имѣется въ слѣдующемъ количествѣ: Сѣна . . . . 3500 пудовъ Овса . . . . 450 „ Соломы . . . 450 „ 2-я позиція представляетъ собою горный хребетъ, заключенный притокомъ р. Малаго Мангугая съ сѣвера, р.р. Малымъ-Монгугаемъ и Мангугаемъ съ запада и юго-запада и деревней Богословкой съ юга. Протяженіе позиціи съ сѣвера на юго-востокъ около 8 вер. 1) Фронтомъ на юго-западъ. 2) На отрядъ силою около 1 дивизіи. 3) Подступы по открытой, но пересѣченной рѣкой Мангугаемъ мѣстности подъ перекрестнымъ огнемъ, такъ какъ фронтъ позиціи представляетъ собою вогнутую къ срединѣ позиціи дугу. Кромѣ того, кратчайшій путь для наступленія съ юго-запада на позицію изъ Кедровой пади — Телеграфная падь можетъ быть обстрѣлена артиллерійскимъ огнемъ во

1	2		3	4

5	6	7
	рога идетъ до соединенія съ дорогой, ведущей изъ д. Богословки въ д. Сухорѣчье. Дорога эта доступна для движенія отрядовъ изъ трехъ родовъ оружія и обозовъ. Черезъ перевалъ можно провести только вьючный обозъ и горную артиллерію. Полевыя орудія могутъ быть подняты при помощи лямокъ. Для обозовъ привалъ не доступенъ.	всю длину до самаго перевала, такъ какъ перевалъ этотъ отчетливо виденъ съ центральной части позиціи. 4) Бивакомъ отрядъ можетъ быть расположенъ на сѣверной окраинѣ д. Мангугай за горнымъ отрогомъ, начинающимся у сѣверной окраины этой деревни и тянущимся на сѣверо-западъ и представляющій собою одно изъ звеньевъ позиціи, имѣя съ южной стороны р. Мангугай, а съ западной не подступный скалистый обрывъ. 5) На дивизію. 6) Вода въ рѣкѣ Мангугай хороша и въ какомъ угодно количествѣ. Дрова могутъ быть добыты изъ рѣдкаго лѣса, покрывающаго скаты горъ и складки мѣстности. Въ деревнѣ 17 саж. дровъ. Фуража въ дер. Мангугай и въ д. Богословкѣ имѣется въ слѣдующемъ количествѣ: Сѣна . . . . 4000 пудовъ Овса . . . . 160 „

2. Д. Богословка—

Описываемый путь въ періодъ времени съ Октября по Май мѣсяцъ вклю оружія и обозовъ, имѣя на всемъ своемъ протяженіи только безважную Сухорѣчья. Въ дождливое время, а въ особенности въ наводненіе, р. Кедровая т. е. глубина его зависитъ кромѣ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
136	Корейская деревня Мангугай-Хаккау.	двор. 18, отд. фан. 31	Фанзы.	Ширина дороги. 2) Грунтъ отъ брода до фанзъ глинистый, отъ фанзъ до поворота въ Кедровую падь каменистый, отъ этого поворота до р. Кедровой глинистый, отъ р. Кедровой черезъ островокъ и оба русла каменистый, а дальше до берега бухты глинистый, по берегу бухты до дер. Сухая каменистый. 3) Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ.
22	дер. Сухая рѣчка.	двор. 13, фан. 26	1 домъ ветеринарнаго врача, русской постройки, остальныя фанзы.	4) Лѣсовъ нѣтъ. Мѣстность съ южной стороны дороги болотиста, но зимою и въ сухое время года проходима вездѣ.

*) Развѣдку производилъ съ 1-го по 3-е марта 1908 года Штабсъ-Капитанъ Яковлевъ.

Сухорѣчная, $10^1/_2$ верстъ *).

чительно пригоденъ для движенія значительныхъ отрядовъ всѣхъ родовъ рѣчку Кедровую и незначительный бродъ у постоялаго двора близъ деревни представляетъ уже преграду довольно трудно одолимую. Бродъ же на ручьѣ, дождей и отъ морскихъ приливовъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1) Дорогу пересѣкаетъ сухое русло р. Кедровой. 2) Непроходимыхъ болотистыхъ полосъ нѣтъ. 3) Овраговъ нѣтъ. Серьезнымъ же препятствіемъ для прохожденія войскъ, въ особенности артиллеріи и обозовъ—является мостъ черезъ ручей, вытекающій изъ болота къ сѣверу отъ дороги и впадающій въ бухту у корейскаго постоялаго двора, такъ какъ этотъ мостъ устроенъ изъ жердей и хвороста, имѣетъ въ длину 16 аршинъ и въ ширину 3 арш., и расшатанъ до того, что настилка его находится уже на уровнѣ воды и ежеминутно готовъ рухнуть. Глубина ручья у этого моста. Кромѣ этого заброшеннаго, повидимому, моста имѣется у постоялаго двора бродъ черезъ этотъ же ручей, глубина $^1/_2$ аршина, ширина 2 сажени. Для устройства прочнаго моста матеріалъ, въ видѣ отдѣльно растущихъ деревьевъ въ $2^1/_2$ верстахъ къ сѣверу отъ дороги. можетъ быть добытъ.	Параллельная дорога идетъ отъ деревни Мангугай—Хаккау къ первому кирпичному заводу, расположенному къ востоку отъ отдѣльной горы, оттуда мимо второго и третьяго кирпичныхъ сараевъ идетъ по берегу бухты черезъ сухое русло р. Кедровой, черезъ деревню Кедровую падь и, пройдя два перевала, соединяется съ главнымъ путемъ посредствомъ брода черезъ ручей.	Позиція годная для обороны главнаго и параллельнаго пути намѣчена на горномъ массивѣ къ западу отъ деревни Кедровая падь, южнымъ своимъ скатомъ круто обрывающимся въ море. 1) Фронтомъ на западъ. 2) На 1 полкъ. 3) Подступы отъ деревни Сухая рѣчка по узкой береговой полосѣ и по болотистой и совершенно открытой лощинѣ къ сѣверу отъ берега бухты. Южный флангъ позиціи совершенно недоступенъ вслѣдствіе своей крутизны. Сѣверный флангъ болотистая узкая полоса между массивомъ, закрывающимъ входъ въ Кедровую падь и позиціей. 4) Бивакъ въ долинѣ на сѣверной окраинѣ деревни Кедровая падь. 5) На 1 полкъ. 6) Воды въ рѣкѣ Кедровой нѣтъ: въ деревнѣ имѣются 4 колодца. Дровъ въ деревнѣ Кедровая падь 65 саж.

1	2	3	4

5	6	7
	Бродъ глубиною $1^{1/2}$ аршина, ширина 2 сажени и длина 3 сажени; дно песчаное.	Фуражъ въ этой же деревнѣ въ слѣдующемъ количествѣ: Овса въ продовольственномъ магазинѣ . . . . 200 пуд. Чумизы . . . . . 890 пуд. Чумизы и жителей . 150 пуд. Кромѣ этой позиціи къ сѣверу отъ деревни Сухая рѣчка тянется горный отрогъ длиною около 2-хъ верстъ съ крутыми обрывистыми склонами къ рѣчкѣ Сухой и можетъ служить опорнымъ пунктомъ для отряда силою около 2-хъ баталіоновъ. Фронтомъ на юго-западъ. Подступы по дорогѣ отъ почтовой станіи Черкасской и по открытой болотистой полосѣ отъ р. Судими и бухты того же имени къ югу отъ дороги. На бивакѣ отрядъ можетъ расположиться между домомъ ветеринарнаго врача (карантинъ) и постоялымъ дворомъ. На квартирахъ въ фанзахъ 1 баталіонъ. 5) На 1 полкъ. 6) Вода изъ ручья у постоялаго двора. Дровъ въ деревнѣ Сухой рѣчкѣ 100 саж. Фуражъ въ той же деревнѣ въ слѣдующемъ количествѣ: Сѣна . . . . . 5000 пуд. Чумизы . . . . . 80 пуд.

3. Операціонное направленіе д. Сухая-рѣчка—

Описываемый путь въ періодъ времени съ Октября по Май включительно сторонамъ дороги; рѣка же Сухая и ручьи, пересѣкающіе дорогу, въ боль назначеніе дренажей, всѣ исправны и препятствія

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и кодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
28	дер. Переваловка.	двор. 12, фанз. 30	Фанзы. Только хуторъ Янковскаго русской постройки деревянный.	1) Ширина дороги. 2) Грунтъ каменистый. Спусковъ и подъемовъ на всемъ пространствѣ дороги 6, только на одномъ изъ нихъ понадобится тормазъ. Лѣсовъ нѣтъ. Болотистая полоса пересѣкаетъ дорогу только съ юга отъ деревни Переваловки, шириною около ½ версты. Въ этомъ мѣстѣ грунтъ дороги глинистый. Движеніе по сторонамъ для пѣхоты возможно.

*) Развѣдку производилъ съ 7-го по 9-е марта 1908 года Штабсъ-Капитанъ Яковлевъ.

почт. ст. Черкасская, длиной 9 верстъ *).

вполнѣ пригоденъ для движенія большихъ отрядовъ, дозволяя движеніе по шинствѣ случаевъ безводны. Встрѣчающіеся по дорогѣ мостики имѣютъ лишь даже въ случаѣ порчи ихъ не представляютъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Препятствій, пересѣкающихъ дорогу, кромѣ нѣсколькихъ незначительныхъ ручейковъ нѣтъ. Только противъ деревни Переваловки переправа лѣтомъ затруднится вслѣдствіе того, что ручей вытекающій изъ подъ занятой деревни Переваловской развѣтвляется на 4 ручья и въ 4 мѣстахъ пересѣкаетъ дорогу, образуя болотистую полосу шириною около 1/2 версты.	Параллельныхъ дорогъ нѣтъ. Тропа же идущая отъ д. Сухой рѣчки по берегу бухты и по узкой косѣ на полуостровъ Дюпласъ оканчивается у заимки Пауэрса.	Позиція на отрогѣ горнаго хребта къ юго-западу отъ деревни Переваловки. 1) Фронтомъ на западъ. 2) На 1 полкъ 3) Подступы съ запада отъ поч. дороги ведущей изъ ур. Славянки въ Черкасскую по открытой и болотистой мѣстности до р. Седими, отъ этой рѣки окаймленной густыми кустами и деревьями, опять по открытой и болотистой мѣстности и съ юга отъ парового Кирпичнаго завода при устьѣ р. Седими—по такой же мѣстности. 4) Расположиться можно только квартиро-бивакомъ въ д. Переваловкѣ, такъ какъ въ другихъ мѣстахъ воды нѣтъ, по крайней мѣрѣ въ сухое время года и зимой. 5) На 2 баталіона. 6) Вода изъ ручья у д. Переваловки. Дровъ въ д. Переваловкѣ 30 с. Фуража въ этой же деревнѣ въ слѣдующемъ количествѣ: Бобовъ . . . 50 пудовъ. Чумизы . . . 400 „ Соломы . . . 400 „

Маршрутъ

1. Отъ ур. Барабаша по долинѣ рѣки Мангугай въ долину рѣки Хунчуньхэ

Протяженіе.	Проходимость: удобопроходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ.	Средняя ширина.	Подъемы и спуски требующіе припряжки или тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣчки.
1. Дорога по лѣвому берегу р. Мангугай—отъ ур. Барабашъ до границы и далѣе переходитъ въ долину рѣки Хунчуньхэ у д. Кауриньенъ (корейск.) всего около 25 верстъ. Въ сухое время года дорога идетъ по долинѣ р. Мангугай, пересѣкая названную рѣку, а въ дождливый періодъ по южному склону горъ.	Проходима для всѣхъ родовъ оружія.	Глинистый.	На всемъ протяженіи движеніе можетъ быть только въ колонахъ. Артиллерія въ одно орудіе, пѣхота вздвоенными рядами, кавалерія по 3, обозы въ одну повозку.	Спусковъ и подъемовъ, требующихъ тормоза и припряжки, нѣтъ.	Въ сухое время—броды, въ дождливое время дорога идетъ по склону горъ.
2. Отъ дер. Кауриньенъ дорога имѣетъ направленіе на югъ. Идетъ по долинѣ рѣки Хунчунхэ. Проходитъ по до-	Проходима для всѣхъ родовъ оружія.	Глинистый.	Ширина доступна для движенія въ колонахъ въ 1 орудіе для артиллеріи. Пѣхота вздвоенными рядами, кавале-	Спусковъ и подъемовъ крутыхъ нѣтъ.	Имѣются броды — мостовъ нѣтъ, при сильныхъ дождяхъ труднопроходима въ бродъ. А имѣется дорога по скло-

*) Рекогносцировку производилъ Приморскаго драгун. полка Шт.-Ротмистръ Нѣмцовъ.

№ 37*).

и далѣе до д. Мадита, оттуда въ дол. рѣки Хунчуньхэ до ур. Новокіевска.

Насыпи, гати и овраги.	Попутные населенные пункты.	Трудные и требующіе обязательнаоі исправленія мосты.	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Нѣтъ.	Въ 8 верстахъ отъ д. Овчинникова 14 дворовъ на р. Мангугай. А вся долина заселена Корейцами въ грунтъ по 2—3 двора.	Мостовъ нѣтъ.	Пашни, граничащія по сторонамъ не болѣе одной версты крутыми склонами горъ, покрытыя рѣдкимъ лѣсомъ и мелкимъ кустарникомъ.	Позицій нѣтъ въ виду того, что движеніе возможно только по узкой долинѣ. Квартиро-бивачно расположиться можно у дер. Овчинникова. Воды съ избыткомъ.	Вся дорога вполнѣ удобна для движенія въ сухое время года. Въ дождливый періодъ года по свойству грунта труднопроходима и то только по дорогѣ, идущей по склону горъ.
Нѣтъ.	Вся долина заселена Корейцами по 3 — 4 двора. Въ 45—47 вер. дер. Дадзягоу 27 дв. (рѣка), въ 60 верстахъ дер.	Нѣтъ.	Пашни, граничащія по сторонамъ (отъ 1 вер. до $1^1/_2$ ширины) горами съ очень крутыми (до 70^0) склонами восточ-	Позиціи имѣются у Тумынзы фронтомъ на югъ. Труднопроходимая съ фланговъ. Передъ фронтомъ откры-	Вся дорога вполнѣ удобна для движенія войскъ въ сухое время года. Въ дождливый періодъ по свойству грунта труднопроходима.

Протяженіе.	Проходимость: удобопроходима, трудно-проходима. непроходима.	Грунтъ.	Средняя ширина.	Подъемы и спуски требующіе припряжки или тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣчки.
линѣ заселенной корейцами, живущими отдѣльными группами по 4—5 фанзъ не больше. Протяженіе дороги около 60 верстъ. Проходитъ по мѣстамъ подъ названіемъ Тумынза, Удагоу, Сибигоу, Сыдагоу, и до деревни Мадита (двор. 25) и одна деревня не доходя 12 вер. Мадиты на лѣв. берегу Хунчуньхэ. д. Дадзягоу 28 дв. Имѣются колодцы. Вода въ р. Хунчуньхэ хорошая.			рія — по 3 и обозъ въ 1 повозку.		намъ горъ на правомъ берегу р. Хунчунхэ.
3) Отъ дер. Мадита до ур. Новокіевское дорога имѣетъ направленіе на юго-вост. на дер. Напили (5 вер.) по рѣкѣ Нарбокери.	Проходима.	Глинистый.	Удобна для движенія въ одно орудіе, одну повозку; пѣхотѣ вздвоенными рядами, кавалеріи по 3.	Въ 8 верстахъ отъ Мадиты подъемъ до 2 верстъ—пологій, спускъ въ дол. р. Янчихэ крутой, требующій тормоза. Протяженіе около 2 вер.	Мостовъ нѣтъ. Имѣются броды.

Насыпи, гати и овраги.	Попутные населенные пункты.	Трудные и требующіе обязательнаго исправленія мосты.	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
	Маулта—25 дв., рѣка.		нѣе дороги и менѣе крутыми (до 45°) западнѣе и только отъ дер. Дадзягоу до д. Мадита западный склонъ гр. 70 и болѣе.	тая долина верстъ на 10. Бивакъ на сѣверномъ склонѣ перевала у дер. Тумынза. Вода хорошая въ р. Хунчуньхэ. Для дѣйствія кавалеріи въ конномъ строю не возможно въ виду того, что мѣстность перерѣзана оврагами и протоками. Другая позиція и бивакъ на перевалѣ къ С. З. отъ д. Дадзягоу. Труднопроходима съ фланговъ открытая долина верстъ на 8. Бивакъ на С. склонѣ перевала у р. Хунчуньхэ.	Имѣется дорога по склону горъ повидимому работанная.
Нѣтъ.	д. Напили, д. В. Янчихэ. 32 двор. Ср. Янчихэ, 73 двор. Н. Янчихэ 117 дв. Всѣ деревни на рѣкѣ. Вода хорошая.	Нѣтъ.	Пашни, граничащія справа и слѣва горами съ крутыми склонами, доходя до 60°. Ширина долины отъ 100 саж. до 1/2 версты	Позиція на перевалѣ; чрезвычайно трудно обходное движеніе квартиро бивачное, расположить въ д. Напили, рѣка Нарбокори.	Дорога годна для движенія войскъ. Въ дождливое время по свойству грунта тяжела для движенія обозовъ.

Протяженіе.	Проходимость: удобопроходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ.	Средняя ширина.	Подъемы и спуски, требующіе припряжки или тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣчки.
Черезъ перевалъ подъемъ около 2-хъ верстъ — отлогій, спускъ крутой, требуетъ тормоза, крутые повороты, трудные при подъемѣ для повозокъ съ уносами. Спускъ около 2-хъ верстъ переходитъ въ дол. р. Янчихэ черезъ дер. Верх., Сред., Ниж. Янчихэ (кор. дер.) всего протяженія дороги до 23 верстъ.					

Насыпи, гати и овраги.	Попутные населенные пункты.	Трудные и требующіе обязательнаго исправленія мосты.	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
			по р. Нарбокори и отъ 1/2 вер. до 1 1/2 вер. по д. р. Янчихэ.		

2. Дорога отъ урочища Барабашъ вверхъ по долинѣ р. Мангугай до дер. Каурк

Описаніе тропы, идущей отъ верховья р. Амбы Бѣлая къ г. Никольскъ- далѣе, проходя западнѣе верховья р.р. Изодога, Уангоу и Дзядигоу идетъ дер. Сюи, далѣе по малой Дзядигоу на Кроуновку, а затѣмъ отъ дер. Кро проходитъ по высокимъ горамъ, которыя покрыты густымъ лѣсомъ. Противъ по брюхо лошади, и трудно проходимы. По обѣ стороны тропы на деревьяхъ гати. Матеріалъ есть. Дорога (тропа)

Названіе населенныхъ пунктовъ.	Разстояніе.	Источники воды.	Переправы.
Участокъ № 1.			
Отъ деревни Барабаша черезъ деревню Овчинниково и границу до деревни Каурипьенъ.	22½ вер.	Р.р. Мангугай, лѣвый Мангугай, Хунчуньхэ и ручьи.	Рѣки были покрыты сплошнымъ льдомъ. По разсказамъ мѣстныхъ жителей броды не глубоки, исключая дождливаго времени.
Участокъ № 2-й.			
Отъ деревни Каурипьенъ черезъ деревни:			
Тумынза, Фулутайгоу, Тханъ-Пейчоуза, Шенедугоу, Пелянгоу, Катаженъ и Удагоу до деревни Сибигоу.	34 вер.	Рѣка Хуньчуньхэ и ручьи.	

*) Рекогносцировку производилъ 8-го Вост.-Сиб. стр. полка Шт.-Капитанъ Яковлевъ.

СЦИРОВКА.

пьенъ (въ долинѣ Хунчуньхэ) и далѣе внизъ по долинѣ Хунчуньхэ до г. Хунчуна.

Уссурійскому. Отъ послѣднихъ фанзъ корейцевъ Сим-ци-сенъ и Чи-пян-джунъ на фанзу Чанъ горная тропа. Отъ фанзы Чанъ тропа поворачиваетъ на уновки до г. Никольска идетъ проселочная дорога. До фанзы Чанъ тропа верховья р. Уангоу, встрѣчается 7 узкихъ, но длинныхъ болотъ. 3 болота сдѣланы зарубки, для удобнаго движенія необходимо чрезъ болота устроить проходима для пѣхоты и кавалеріи.

Описаніе дороги.	Примѣчаніе.
Дорога идетъ по долинѣ рѣки Мангугая до деревни Овчинниковой на сѣверо-западъ и отъ деревни Овчинниковой по той же долинѣ на западъ по лѣвой сторонѣ р. Мангугая и по южному склону горнаго хребта, пересѣкая долину р. Лѣваго Мангугая до граничнаго столба литеръ Р. и черезъ небольшой перевалъ въ долину рѣки Хунчуньхэ къ деревнѣ Каурипьенъ. Дорога колесная (по склонамъ горъ въ одну телѣгу), доступная въ сухое время года для движенія войскъ всѣхъ родовъ оружія и обозовъ, кромѣ долины рѣки Хунчуньхэ въ окрестностяхъ деревни Каурипьенъ, гдѣ, по разсказамъ дорога по долинѣ очень болотиста.	Зимой дорога вездѣ проходима; рѣки и ручьи покрыты сплошнымъ льдомъ и даютъ возможность двигаться, избѣгая лишнихъ извилинъ дороги, зависящей отъ теченія рѣки.
Дорога отъ деревни Каурипьенъ идетъ по долинѣ рѣки Хунчуньхэ; дорога эта, по разсказамъ мѣстныхъ жителей, въ дождливое время непроходима, такъ какъ долина эта сильно болотиста. Дойдя до Сулейнаго завода Тумынза—Линъ-дунь, дорога поднимается на отлогій перевалъ, и, пройдя мимо Китайской кумирни, довольно круто спускается въ долинѣ къ деревнѣ Тумыза и поворачиваетъ на юго-юго-западъ и идетъ все время съ правой стороны р. Хунчуньхэ, пересѣкая	Зимой дорога вездѣ проходима и разстояніе сокращается еще зимней дорогой, идущей большею частью прямо по долинѣ, по лѣвому берегу рѣки Хунчуньхэ и иногда по рѣкѣ. Перевалъ у деревни Тумынза можетъ служить отличной позиціей для обороны дороги, ведущей въ уро-

Названіе населенныхъ пунктовъ.	Разстояніе.	Источники воды.	Переправы.
Участокъ № 3-й.			
Отъ деревни Сибигоу черезъ деревни: Сидагоу, Дадзягоу, Насыдза, Тхадагоу, Матида, Лючихеза, Эрдагоу, Ханьчоу, Хадамынъ, и Чингауза до города Хунчуна.	55 вер.	Рѣка Хунчуньхэ и ея притоки. Привалы для небольшихъ отрядовъ возможны по всей долинѣ; для большихъ у деревень Тумынза, Удагоу и Хадамына и города Хунчуна.	У деревни Дадзягоу дорога переходитъ въ бродъ черезъ рѣку Хунчуньхэ на лѣвый ея берегъ. Ширина рѣки около 30 саженъ. По разсказамъ бродъ глубиною около 2 аршинъ.

Описаніе дороги.	Примѣчаніе.
эту рѣку у деревень Та—Людагоу и Сибигоу. Броды, по разсказамъ, есть, но въ дождливое время достигаютъ глубины до 2 аршинъ, не болѣе. Долина болотиста. Въ обходъ дороги есть крутая вьючная тропа между деревнями Удагоу и Сибигоу. Между деревнями Та — Людагоу и Пелягоу долина суживается до 1/2 версты. Рѣка Хунчуньхэ въ мѣстахъ переправъ достигаетъ 30 саженей ширины. У деревни Сибигоу расположенъ китайскій полицейскій постъ.	чище Барабашъ, кромѣ того у деревни Пелянгоу, довольно доступный массивъ горъ преграждая съ сѣвера долину, можетъ дать обстрѣлъ впереди лежащей мѣстности и дороги до 5 верстъ. Обходъ возможенъ только для небольшихъ партій пѣхоты по крутымъ горамъ и легко устранимъ.
Дорога отъ деревни Сибигоу идетъ на юго-западъ по правой сторонѣ рѣки Хунчуньхэ; отъ дер. Сыдагоу поворачиваетъ на югъ и у дер. Додзягоу переходитъ на лѣвый берегъ р. Хунчуньхэ и беретъ направленіе на юго-западъ, и отъ дер. Матида общее направленіе дороги на западъ. Не доходя дер. Лючихеза, дорога опять переходитъ на правый берегъ рѣки и идетъ по этому берегу до города Хунчуна. До дер. Лючихеза дорога идетъ черезъ крутой перевалъ, недоступный для колеснаго обоза. Кромѣ того въ 7 и 3 верстахъ отъ этой деревни (дер. Лючихеза—Тхадагоу) дорога, по разсказамъ, лѣтомъ сильно болотиста, а не доходя 3-хъ верстъ отъ Лючихезы, загромождена большими камнями, затрудняющими движеніе. Ширина долины отъ 1/2 версты до 3-хъ верстъ, а отъ деревни Хадамына расширяется приблизительно до 9 верстъ и въ этомъ мѣстѣ очень густо заселена. Идущая по скатамъ горъ видимо разработана, такъ какъ имѣются выемки и насыпи.	Въ зимнее время дорога вездѣ проходима, такъ какъ рѣка и ручьи покрыты сплошнымъ льдомъ, что дастъ возможность двигаться отъ деревни Лючихеза не черезъ перевалъ, а перейдя на лѣвый берегъ рѣки, идти все время по долинѣ до самаго города Хунчуна. Позиція для обороны дороги можетъ быть занята у дер. Лючихеза, которую взять въ обходъ почти невозможно. Довольствіе фуражемъ во все время пути очень затруднительно. Сѣна нѣтъ вовсе, его замѣняетъ чумизная солома, овесъ и ячмень въ очень незначительномъ количествѣ и не охотно продается. Отъ дер. Матида идутъ на югъ двѣ дороги—чрезъ д. Напили и черезъ дер. Холубей почти одинаковой длины (25—26 верстъ).

Маршрутъ

1. Нижнее Янчихэ, Средняя Барановка, Нижн. Тизинхэ—Нижн. Чапигоу (21 вер.). подъ угрозой

Дорога въ лѣтнее сухое время и въ зимнее доступна для движенія всѣхъ ніе артиллеріи будетъ сильно затруднено. Въ виду значенія ея, какъ ближайсъ моря, желательно возведеніе плотинъ въ болотистыхъ долинахъ р.р. Бара отнести отсутствіе отъ нея въ лѣтнее время дорогъ къ побережью и затрудни

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Нижнее Янчихэ.	109	Фанзы, деревян. церковь. Каменная школа.	До деревни Средн. Барановки дорога до перевала на 5 верстѣ проходитъ по распаханной долинѣ притока р. Янчихэ. Грунтъ черноземъ съ камнями. Дорога доступна для движенія всѣхъ родовъ оружія. Съ подъемомъ на перевалъ-грунтъ каменисто-глинистый. Подъемъ крутой (тормозъ). Спускъ къ р. Барановкѣ длинный, пологій. По мѣрѣ приближенія къ рѣкѣ грунтъ болотистый, сильно размокающій въ дождливое время. Для артиллеріи придется забрасывать хворостомъ или травой; отъ Средн. Барановки дорога поворачиваетъ на сѣверовостокъ и слѣдуетъ на протяженіи одной версты вдоль рѣки, а затѣмъ по ненадежному мосту переходитъ рѣку Б. Барановку; грунтъ у рѣки болотистый. До д. Н. Тизинхэ дорога дважды переваливаетъ черезъ горные хребты. Подъемъ довольно пологій; грунтъ каменисто-глинистый, а въ долинѣ р. Мал. Барановка болотистый; въ распутицу артиллерія не пройдетъ. Въ д. Тизинхэ грунтъ песчано-глинистый, сильно размокающій въ дождливое время. До Чапигоу дорога вполнѣ хорошая, окопанная канавами, грунтъ твердый; мосты исправны. Встрѣчаются небольшія болота доступныя для движенія внѣ дождливаго времени. Дорога въ сухое лѣтнее время и въ зимнее хорошо накатана и доступна для движенія всѣхъ родовъ оружія. Ширина дороги въ одну повозку.
	Средняя Барановка	11	Фанзы.	
	Нижнее Тизинхэ.	39	Фанзы.	
	Нижн. Чапигоу.	9	Фанзы.	

*) Развѣдку производилъ 21 марта 1909 г. Ген. Шт. Капитанъ Сребицкій.

№ 38*).

Обходный путь для участка почтовой дороги на ст. Гладкую, находящагося съ моря.

родовъ оружія, но въ дождливый періодъ настолько размокаетъ, что движешаго обходнаго пути для участка почтовой дороги, находящаго подъ угрозой новки, Большой и Малой и Тизинхэ. Къ недостаткамъ дороги слѣдуетъ тельность устройства ихъ, благодаря сильно болотистой долинѣ рѣки Гладкой.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
До дер. Сред. Барановка дорога по пути пересѣкаетъ нѣсколько разъ незначительный притокъ р. Янчихэ. У р. Барановки болотистая мѣстность; движенія внѣ дороги—нѣтъ. Рѣка Барановка незначительныхъ размѣровъ, за исключеніемъ дождливаго періода, когда переправы закрываются. На 10-й верстѣ дорога пересѣкаетъ сильно болотистую долину р. Малой Барановки, недоступную въ дождливый періодъ. Въ дер. Нижн. Тизинхэ мостъ черезъ рѣку ненадеженъ. Долина рѣки въ дождливый періодъ сильно болотиста. Рѣка Чапигоу на 19-й верстѣ. Размѣры незначительны. Мосты надежны.	Верхнее Янчихе, Верхняя Барановка, Средн. Барановка. (8 верстъ). Дорога доступна для движенія всѣхъ родовъ оружія. Перевалы не крутые.	Лучшая позиція на лѣвомъ берегу рѣки Тизинхэ (на дивизію) съ центромъ у дер. Ниж. Тизинхэ. Громадный обстрѣлъ. Рядъ хорошихъ опорныхъ пунктовъ (высоты). Путь отступленія отъ лѣваго фланга. Бивакъ, за отсутствіемъ топлива и фуража неудобенъ.

2. Отъ Барановскаго моста въ

Дорога во всякое время года очень удобна для движенія всѣхъ родовъ ору

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Барановскій мостъ			Ширина проѣздной части отъ 3 до 5 саженъ. Грунтъ вездѣ твердый. Перевалъ на полуостровѣ въ лѣсу очень крутой; требуется тормозъ.
1	Корейскія фанзы.	3 фанзы		
2	Тоже.	Тоже		До самаго полуострова мѣстность открыта; справа бухта Экспедиціи, а слѣва болотистая долина на рѣкѣ Гладкой.
3	Тоже.	Тоже		На полуостровѣ небольшой лѣсъ. Болотистыхъ мѣстъ нѣтъ.
3	Корейскія фанзы.	Тоже		Миновавъ высоту 45,1 (на 6 верстѣ) дорога проходитъ по узкому перешейку.
2	Постъ-Посьетъ	42 кирп. здан., 4 дер. дома, 31 фанза, 8 кол. и кам. здан.	Въ числѣ кирпичныхъ зданій казармы для одного баталіона.	

*) Развѣдку производилъ 23 марта 1909 г. Ген. Шт. Капитанъ Сребицкій.

Посьетъ (путь къ побережью).

жія. Недостатокъ ея тотъ, что на всемъ протяженіи открыта съ моря.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Препятствій на пути нѣтъ, за исключеніемъ небольшого мостика черезъ незначительный ручей на 5-й верстѣ.		Удобныхъ позицій на пути для крупныхъ силъ нѣтъ. Для небольшого отряда лучшія позиціи на высотахъ полуострова. Удобныхъ пунктовъ для ночлега, за исключеніемъ самого Посьета, нѣтъ.

Маршрутъ

ПОСЬЕТСКІЙ

1. Дорога отъ Хунчунскаго Каран

Дорога отъ пристани Ханси черезъ д.д. Сандоканзо и Пунктой до Хунчун во всякое время года. Въ сухое время года, зимой и весной дорога пригодна стороны Хунчуна, пристань Ханси можетъ быть использована, какъ мѣсто удобнѣйшей. По всему протяженію дороги имѣется вода очень хорошаго Дрова привозятся сюда изъ Черныхъ горъ и поэтому разсчитывать на боль хорошее. Овса мало, а запасовъ для продажи

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
Отъ русскаго Хунчуна 4 1/4 в. Хунчунскій Карантинъ.		8 двор. и постоял. дворъ.	Первые 8 кирпичные и каменные, подъ желѣзной крышей, обнесены проволочной изгородью. Постоялый дворъ-фанза. Солеварни и постройки. Глинобитныя фанзы. 2 каменныхъ, 9 фанзъ.	Отъ Хунчунскаго Карантина на д. Сандоканзу дорога идетъ по долинѣ проселочная. Первыя 2 версты грунтъ глинистый, далѣе болотистый 2 версты. Въ этомъ мѣстѣ дорога сильно разбита въ дождливое время года и широка. Послѣдніе 4 версты до д. Сандоканзы дорога идетъ по твердому глинистому грунту. Крутыхъ спусковъ, гдѣ необходимъ тормозъ, нѣтъ. За исключеніемъ дождливаго лѣтняго періода дорога доступна для всѣхъ родовъ оружія. Въ случаѣ невозможности использовать эту дорогу, параллельно идетъ другая по возвышенности, вдоль границы отъ второстепеннаго граничнаго знака № 6. Отъ д. Сандоканзы дорога идетъ по берегу бухты; грунтъ твердый, ширина дороги 10 шаговъ. По сторонамъ дороги двигаться можно. Спусковъ и подъемовъ нѣтъ.
Отъ Новокіевска 18 в.				
Отъ Русскаго Хунчуна 12 1/2 вер. д. Сандоканзы.		14 дв. 8 солевар. завод.		
Отъ Новокіевска 11 в.				
Отъ Русскаго Хунчуна до Ханси 17 1/2 вер. Пристань Ханси.		Прист. Ханси 4 дв. фанз. постр. въ 1 1/2 вер. къ западу.		
Отъ Новокіевска 16 в.		Таможенн. постъ 2 дома камен. и 5 кит. фанзъ, кол. 7.		

*) Развѣдку производилъ 7-го Вост.-Сиб. полка Поручикъ Реммеръ.

№ 39 *).

РАІОНЪ.

тина до Ханси, длиной 13 верстъ.

скаго Карантина, какъ кратчайшая можетъ служить для пѣхоты и артиллеріи для передвиженія артиллеріи и обозовъ. При наступленіи противника со высадки съ шаландъ войскъ и тогда описанная дорога будетъ ближайшей и качества, за исключеніемъ дер. Ханси, гдѣ воду добываютъ изъ колодцевъ. шіе запасы топлива нельзя. Сѣно имѣется всюду въ большомъ количествѣ и нѣтъ, какъ не имѣется и запасовъ провіанта.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
У Карантина и у д. Пунктой, черезъ рѣку Чурухэ, имѣются броды, легко доступные при нормальномъ уровнѣ воды, съ твердымъ каменисто-песчанымъ дномъ, при слабомъ теченіи, съ удобными спусками и подъемами. При повышеніи уровня воды до $1^1/_2$ арш. броды трудно доступны. На возвышенности у дер. Сандоканзы два оврага съ вязкимъ болотистымъ дномъ и крутымъ сѣвернымъ спускомъ. На днѣ, черезъ ручьи, имѣются маленькіе мостики, требующіе большого ремонта или замѣны новыми. Болотистыя части дороги только въ очень дождливое время года могутъ быть недоступны для обоза и артиллеріи. Матеріала для устройства гатей и мостовъ по близости нѣтъ. По дорогѣ на Ханси у Сандоканзы, во время прилива образуется бродъ легко доступный и мелкій но до 600 шаговъ длины. Высота воды до $^1/_4$ аршина. Другой бродъ черезъ протокъ отъ оз. Доромон-нинъ. Глубина отъ $^1/_2$ арш. до $^3/_4$ арш. (во время прилива). Для пѣхоты легко устроить мостъ, для чего понадобится 2 телеграфн. столба и 6 4-хъ аршинныхъ досокъ.	Въ 2-хъ верстахъ на юго-западъ идетъ параллельная дорога по хребту возвышенности. Маршрутъ: отъ Карантина до пограничнаго знака № 6, затѣмъ вдольграницы 3 версты и поворотъ на востокъ на д. Сандоканзу или по границѣ 5 верстъ и на востокъ по дорогѣ изъ Савеловки русской на д. Сандоканзу и д. Ханси.	Позиціей для отряда до бригады можетъ служить возвышенность по границѣ отъ граничнаго знака № 6, фронтомъ на юго-западъ. Подступомъ, удобнымъ для противника, можетъ служить высота, лежащая на западъ, въ смыслѣ ближайшаго обхода нашего праваго фланга. Удобнѣйшее мѣсто для бивака у д. Сандоканзы въ 1 верстѣ къ западу по обѣ стороны ручья, въ этомъ мѣстѣ довольно глубокомъ, съ годной для питья водой. Стать бивакомъ можетъ бригада. Въ дровахъ недостатокъ и они должны будутъ сюда подвозиться, также какъ и овесъ. Сѣно можно получить въ изобиліи на мѣстѣ. Канцеляріи и штабы могутъ быть размѣщены въ фанзахъ.

2. Д. Ченымкунэ, д. Нагорная, д. Подгорная, д. Кячеги, д. Тальбамоги и

Какъ для передвиженія значительныхъ силъ по дорогѣ отъ дер. Ченымкунэ женіи нѣтъ ни одной пересѣкающей дороги, но очень важна она потому, дер. Нагорная до Шансой по берегу р. Тумень-Ула. Въ виду этого въ части. Одна изъ самыхъ заселенныхъ деревень въ этомъ раіонѣ есть дер. дер. Тальбамоги и д. Тюнсой, гдѣ можно размѣститься кв. бивачно. Въ рузы 200 пудовъ, чумизы 600 пуд., сѣна до 500 пуд., соломы 2000 пуд., овса симпатизируютъ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
Отъ д. Ченымкунэ до дер. Нагорная 6 в		14 фанзъ.	Глиняныя съ соломенными крышами.	Отъ дер. Ченымкунэ дорога идетъ по самой границѣ, т. е. перерѣзаетъ ее нѣсколько разъ на перевалѣ. Дорога малая проселочная, ширина 3 арш. Грунтъ суглинистый. Отъ д. Ченымкунэ дорога поднимается на гору довольно круто, а дальше уже на перевалѣ идутъ небольшіе подъемы и постепенно спускается къ д. Подгорной. Между сѣдловиной горы (высота 68,2) вправо идетъ дорога на д. Хеймоди.
	Недалеко — влѣво отъ дороги д. Ченымкунэ на берегу озера Хасанъ и далѣе до дер. Нагорная или Уабанъ (по корейски).			
Отъ д. Нагорная до Подгорной 1 в.				
	Дер. Подгорная.	20 дв. фанзъ.	тоже	Лѣсовъ нѣтъ. Почва на перевалѣ песчано-суглинистая. Двигаться по сторонамъ можно свободно. Отъ пограничнаго столба лит. „Т“, что у дер. Нагорная, дорога соединяется съ главной дорогой и поднимается довольно круто на гору и также круто спускается къ дер. Подгорной. Грунтъ на дорогѣ суглинистый и во время дождя вязкая грязь. При спускахъ тормозъ необходимъ. Отъ деревни Подгорная до самой дер. Шансой или Красное Село дорога самая однообразная; по сторонамъ пашни и напротивъ дер. Кячеги вѣтромъ нанесены песчаные бугры. Почва песчаная, спусковъ и подъемовъ не имѣется. Лѣсовъ также на всемъ протяженіи нѣтъ.
	Дер. Кячеги.	6 фанзъ.	тоже	
	Дер. Тальбамоги.	17 д., 4 кол.	тоже	
и д. Шансой 5½ в.		45 д., 5 кол.	Всѣ безъ исключенія глиняныя, крыты соломою, ограды земляныя.	

*) Развѣдку производилъ 7-го Вост.-Сиб. стр. полка Поручикъ Каминскій.

д. Шансой или Красное Село. Протяженіе всего пути длиной $12^1/_2$ верстъ *).

до дер. Нагорная она непригодна ужъ потому, что на всемъ этомъ протяжении идетъ все время по границѣ и нѣсколько разъ пересѣкаетъ ее, а отъ военное время по этой дорогѣ будутъ двигаться всѣ обозы и всѣ войсковыя Шансой. Жителей въ этой деревнѣ около 420 и тутъ же рядомъ большая Шансой (Красное Село) имѣется лотарей 95; коровъ 70; свиней 140; кукумало и картофеля тоже. Жители корейцы—русскіе подданные, но крайне не русскимъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Отъ дер. Ченымкунэ до дер. Нагорная ни одной рѣки нѣтъ. Поровнясь съ дер. д. Пхуй (на берегу озера Хасанъ), перерѣзаетъ дорога, идущая изъ дер. Хейслоди. Болотистыхъ полосъ и овраговъ нѣтъ.	Отъ самой дороги Ченымкунэ дорога идетъ почти параллельно къ главной дорогѣ изъ д. Зарѣчье и около самой дер. Нагорная соединяется съ нею.	Особенно хорошая позиція на перевалѣ фронтомъ къ рѣкѣ Тумень-Ула, длиною около 4-хъ верстъ. Фланги позиціи можно указать на дер. Ченымкунэ и высоту не доходя д. Подгорная. Бивакомъ прекрасно можно расположиться на восточномъ склонѣ горы къ оз. Хасанъ. Вода хорошая; дровъ по близости нѣтъ, фуражъ имѣется.
Дорога отъ погран. столба становится значительно лучше, шире и по сторонамъ канавы. Рѣчекъ никакихъ нѣтъ. Черезъ гору, что между дер. Нагорная и Подгорная, дорога сильно размыта отъ дождей и получились глубокія канавы на обоихъ спускахъ и, поэтому требуется починка. Дальше до дер. Шансой дорога ровная, только мѣстами порядочно высокіе песчаные бугры, которые нисколько не препятствуютъ передвиженію войскъ, только для обоза передвиженіе будетъ затруднительно.	Все время параллельно дороги прот. р. Тумень-Ула по лѣвую сторону, а по правую степь, ровная мѣстность до самаго моря.	Мѣстность ровная и какъ для позиціи, не пригодна потому, что правый берегъ гористый и командуетъ надъ лѣвымъ бер. рѣки Тумень-Ула. Восточнѣе дер. Шансой начинается въ 5 верстахъ открытое море. Воды въ дер. Шансой мало и поэтому расположиться на бивакъ можно только на бер. р. Тумень-Ула. Дровъ нѣтъ. Фуражъ есть.

3. Д. Шансой, д. Тюнсой, д. Чакасеми Верхн., д. Чакасеми Нижн., д. Кангуй

Наша южная граница съ Кореей въ устьяхъ рѣки Тумень-Ула и моремъ отступленія на дер. Подгорную, Зарѣчье и д. на с. Новокіевскъ. Если совершенно. Весь правый берегъ р. Тумень-Ула командуетъ подъ лѣвымъ, мѣста, гдѣ ихъ расположить. Въ этомъ раіонѣ могутъ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
Отъ д. Шансой до устья рѣки Тумень-Ула 6 в.			Фанзы глиняныя, крыши крыты соломой; школа дер., крыша желѣзная. Крыши соломенн., фанзы всѣ глиняныя.	Дорога отъ д. Шансой до дер. Кангуй (устья рѣки Тумень-Улы,—песчаная. По сторонамъ дороги пашни и луга. Ширина дороги 3 аршина Спусковъ крутыхъ и подъемовъ нѣтъ: не доходя д. Чакасэми, дорога проходитъ по маленькому возвышенію. Вправо отъ дороги р. Тумень-Ула, влѣво степь ровная, повсюду замерзшая. Около деревни Кангуй много кочекъ, на равнинѣ ближе къ устью—вода.
	Дер. Тюнсой.	15 д., 1 школа.		
	д. Чакасэми верх.	10 фанзъ.		
	д. Чакасэми ниж.	9 фанзъ.		
	д. Кангуй.	9 фанзъ.		
Отъ дер. Кангуй по берегу моря до Голубинаго Утеса 12 в.				
	„ „ „		„	Отъ устья р. Тумень-Улы по самому берегу моря до горы Голубинаго утеса—песчаная почва и отъ сильнаго прибоя во многихъ мѣстахъ образовались песчаные валы. Въ зимнее время по берегу моря передвигаться войскамъ очень удобно: подъемовъ и спусковъ нѣтъ; берегъ моря ровный. Море до самаго берега не замерзаетъ.

*) Развѣдку производилъ 7-го Вост.-Сиб. стр. полка Поручикъ Каминскій.

и по берегу моря до Утеса Голубинаго все протяженіе 18 верстъ длиной *).

въ смыслѣ обороны не пригодна потому, что имѣется только одинъ путь непріятель будетъ обстрѣливать съ моря, то обороняться тутъ нельзя т. е. нашимъ берегомъ. Сосредоточить большихъ силъ нельзя за неимѣніемъ дѣйствовать только исключительно конные—летучіе отряды.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Не доходя д. Тюнсой, къ востоку отъ нея протекаетъ рѣчка къ д. Тугарэми, а на дорогѣ передъ д. Чакасэми рѣчка безъ моста, въ бродъ легко проходима. Всюду зимою была земля замерзшая и степь показалась сухой, такъ какъ льда на равнинѣ почти нигдѣ не было. Около дер. Кангуй имѣется двѣ лодки; можно переправляться не болѣе какъ 3—4 человѣка.	Параллельныхъ дорогъ не имѣется; къ востоку море.	Въ этомъ раіонѣ мѣстность все суживается и представляетъ изъ себя вершину треугольника, упирающагося въ море и поэтому о позиціи хорошей и рѣчи быть не можетъ. Оборонять устье р. Тумень-Ула тоже не придется, такъ какъ она совершенно не судоходная рѣка. Дровъ не имѣется.
Противъ деревни Сегарэми—рѣчка и при впаденіи въ море образуетъ довольно широкій заливъ, но зато глубина не больше двухъ футовъ и въ бродъ легко проходимъ. На этой равнинѣ есть много озеръ, но всѣ они не глубокія; вода въ нихъ соленая. Противъ деревни Сегарэми на берегу моря лежитъ выброшена волной не разорвавшаяся мина, повидимому японская.	Въ зимнее время можно двигаться большими колоннами, такъ какъ всюду замерзшая вода.	Въ смыслѣ обороны берегъ моря не пригоденъ. Хорошаго мѣста для бивака не имѣется. Дровъ нѣтъ; травы и соломы достать можно въ небольшомъ количествѣ.

4. Длина пути отъ Ан-Тальми до

Въ данное время года (2 февраля), описанная дорога безусловно предста
и артиллеріи, т. к. болота, ручьи и озера замерзаютъ. Лѣтомъ же, особенно
неній для обоза и артиллеріи и форсированный маршъ по ней немыслимъ.
кавалерія и горная артиллерія. Разсчитывать на запасы провіанта нельзя,
купить по 10—11 руб. за сажень. Эти дрова вылавли

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
Отъ Ан-Тальми 8 в.	д. Хосеми.	5 дв., 2 кол.	Глинобитныя фанзы.	Проселочная дорога отъ Ан-Тальми идетъ до перевала черезъ высоту 49,5 у д. Хосэми по берегу озера Тальми-понгемуръ. Грунтъ дороги мѣстами болотистый. Крутой спускъ имѣется въ 4 верстахъ отъ Ан-Тальми, гдѣ необходимъ тормозъ. Послѣ спуска бродъ, довольно глубокій черезъ ручей, шириной $1^1/_2$ сажени. Въ сторонѣ разрушенная фанза. Подъемъ и спускъ у д. Хосеми доступны. На спускѣ необходимъ тормозъ. Отъ Хосеми на дер. Седари идетъ дорога сначала $2^1/_2$ версты по сухому лугу, послѣ брода по мокрому лугу на югъ, держа направленіе на восточной уголъ высоты 31,7. Далѣе, огибая скалу съ одной или другой стороны до дер. Сеуари. Отъ Сеуари дорога къ югу 2 версты болотистая до брода; у разрушенной фанзы поворотъ на западъ по мокрому лугу и бродъ у д. Пудуныптынъ. Послѣднія $1^1/_2$ версты дорога твердая. Двигаться по сторонамъ можно на всемъ протяженіи дороги. Во время дождей движеніе по этой дорогѣ затруднительно, а для обоза и артиллеріи невозможно.
Отъ Ан-Тальми 17 в.	д. Седари.	4 дв., 2 кол.	Тоже.	
Отъ Ан-Тальми 22 в.	д. Пудуныптынъ.	10 д., 3 кол.	Тоже.	

*) Развѣдку производилъ въ 1908 г. 7-го Вост.-Сиб. полка Поручикъ Реммеръ.

д. Пудуныптынъ 22 версты *).

вляетъ всѣ данныя для движенія по ней значительныхъ отрядовъ, обозовъ во время дождей, движеніе по этимъ дорогамъ представляетъ много затруд- Небольшіе же отряды съ успѣхомъ могутъ ее использовать всегда: пѣхота, т. к. нѣтъ складовъ, а жители живутъ очень бѣдно. Дрова привозные можно ваются корейцами изъ моря и потому всегда сырые.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Дорога по восточному берегу озера Тальми-понгемуръ въ 3 мѣстахъ пересѣкается ручьями, не имѣющими, какъ преграды, никакого значенія. Первые два имѣютъ мосты, черезъ послѣдній бродъ, длиной $1^{1}/_{2}$ саж., глубиной $^{3}/_{4}$ арш. Легко черезъ ручей устроенъ мостъ, длиной 1 саж. въ сторонѣ отъ брода къ востоку. Въ 4 верстахъ отъ Ан-Тальми подъемъ на возвышенность пологій, спускъ крутой съ тормозомъ. Далѣе дорога идетъ по болотистому лугу, всюду легко проходимому. Подъемъ на высоту у д. Хосеми покатъ, съ твердымъ грунтомъ. На спускѣ тяжелыя повозки необходимо тормозить. Отъ Хосеми до д. Седари грунтъ дороги до брода черезъ протокъ изъ оз. Тальмипонгемуръ песчаный и твердый, по сторонамъ дороги сухой, ровный лугъ. Бродъ мелкій и съ ровнымъ твердымъ дномъ, длиной около 160 шаг. За бродомъ дорога до высоты 31,7 идетъ по мокрому, мѣстами кочковатому лугу, какъ и пройдя д. Седари до брода между Голубинымъ утесомъ и высотой 31,7. Бродъ у д. Седари удобенъ въ любомъ	На 4 верстѣ отъ Ан-Тальми, къ сѣверу идетъ дорога на д. Кайчеги, Скотскій Карантинъ и Черухада, ближайшая отсюда дорога на Посьетъ. Послѣ брода на 5-й верстѣ (у разрушенной фанзы) тропа къ оз. Ендыпе, по восточному берегу и къ д. Таэтай; другая тропа (доступная пѣхотѣ) у высоты 21,1 на дер. Ваудай. На 7 верстѣ	Позиція у дер. Хосеми, фронтомъ на югъ, для отряда силой въ одинъ полкъ. Впереди позиціи подступовъ нѣтъ. Расположиться на бивакъ можетъ бригада на сѣверо-восточномъ склонѣ высоты 49,5 у д. Хосеми и у высоты 60,97 у ручья. Вода въ обѣихъ случаяхъ изъ ручьевъ и ключей, которыхъ здѣсь много. Квартиро-бивакъ на одну роту въ д. Хосеми. У дер. Седари бивакъ на 2 бат. сѣверо-восточнѣе высоты 31,7, вода изъ ключей. У д. Пудуныптынъ бивакъ для 2 бат. на востокъ отъ деревни вдоль бугра. Вода изъ колодцевъ. Воды мало и плохого качества. На всемъ разстояніи, отъ ф. Ан-Тальми до дер. Пудуныптынъ, въ дровахъ большой недостатокъ и ихъ необходимо заготовлять заблаговременно. Воды въ д.д. Седари

1	2		3	4

5	6	7
мѣстѣ. Далѣе дорога до д. Пудуныптынъ хороша и удобна для всѣхъ родовъ оружія всегда.	дорогу на Седари пересѣкаетъ дорога (зимняя) отъ высот. 15 на д. Нагорную (доступна для пѣхоты, кавалеріи и горной артилеріи всегда). У высоты 31,7 дорога развѣтвляется въ обходъ высоты, юго - восточная суше и лучше. За бродомъ у Седари тропа къ югу, къ берегу моря, вдоль Голубинаго утеса.	Хосеми мало, съ соленымъ привкусомъ. Сѣна много. Овса мало. Въ небольшомъ количествѣ имѣется овесъ, но только осенью. Весь избытокъ до зимы еще продается на вывозъ.

5. Длина пути отъ д. Пудуныптынъ

Описанная дорога, какъ самая удобная и отвѣчающая всѣмъ требованіямъ рекогносцируемомъ мною участкѣ. Отъ Ханси и до д. Тюнсой она окопана саніи, населены гуще и живутъ значительно зажиточнѣе другихъ деревень. и кукурузы. Вездѣ можно полу

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
Отъ дер. Пудуныптынъ $4^{1/2}$ в.	д. Подгорная.	1 кол.	Глинобитныя фанзы.	Отъ деревни Пудуныптынъ дорога идетъ по мокрому лугу, мѣстами по буграмъ съ песчанымъ грунтомъ, проселочная, безъ подъемовъ и спусковъ. У дер. Подгорной перевалъ черезъ высоту 20,3 со спускомъ, требующимъ тормоза. Далѣе идетъ большая проселочная дорога, съ канавами, ширина дороги 10 шаговъ. За дер. Нагорной не крутой, длинный подъемъ на высоту 26,0 и по хребту этой возвышенности на сѣверъ, мимо д. Пхуй до высоты 57,9. Здѣсь пологій длинный спускъ и хорошая дорога съ канавами до д. Верхнее Зарѣчье. Не доходя до моста черезъ рѣку Паксекори, отдѣляется дорога на западъ, малая проселочная съ мягкимъ грунтомъ. Отъ деревни Паксекори ведетъ дорога на д. Зарѣчье по отрогамъ высоты 126. Послѣ перваго перевала дорога развѣтвляется, причемъ южная болѣе удобна для обозовъ.
Отъ дер. Пудуныптынъ $5^{1/2}$ в.	д. Нагорная.	14 д., 1 кол.	1 домъ военнаго вѣдомства разрушенъ и требуетъ фундаментальнаго ремонта; остальные дома фанзы.	
Отъ дер. Пудуныптынъ 9 в.	д. Пхуй и бывшій Карантинъ.	4 дв., 1 кол.	1 домъ, принадлежащій Карантину, деревянный, остальные фанзы.	На всемъ протяженіи пѣхота можетъ двигаться по сторонамъ дороги отъ д. Пудуныптынъ до д. Верхнее Зарѣчье и черезъ Среднее Зарѣчье до Нижняго Зарѣчья.

*) Развѣдку производилъ 7-го Вост.-Сиб. стр. полка Поручикъ Реммеръ.

до дер. Ханси 40 верстъ *).

движенія по ней значительныхъ силъ и обозовъ, является важнѣйшей на
канавами и содержится въ порядкѣ. Населенные пункты, указанные въ опи-
Въ дер. Ср. Зарѣчье имѣется магазинъ съ провіантомъ на 1000 пуд. чумизы
чить рогатый скотъ на убой.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
У д. Пудуныптынъ бродъ черезъ ручей, необходимо для обоза устроить гать, длиной 2 сажени. На 5-й верстѣ отъ д. Пхуй два оврага, не могущіе служить серьезной преградой, хотя спуски и подъемы круты, но не длинны-саженей 8 длины при 35 — 40°, крутизны. Далѣе дорога исправна, и на ручьяхъ и рѣчкѣ имѣются деревянные мосты, совершенно исправные. У дер. Нижнее Зарѣчье деревянный мостъ требуетъ ремонта. Отъ Ниж. Зарѣчья до д. Ханси дорога хорошая съ канавами. Черезъ ручьи устроены мосты. Спускъ у бухты Экспедиціи къ броду черезъ ручей довольно крутъ, нуженъ тормозъ. Бродъ твердый и не глубокій 1/2 аршина и длиной 10 шаговъ.	Отъ деревни Нагорной, къ С. З. отходитъ дорога на Хеймоди, Ченымкунэ, Янкуанпфенъ, Качеги и Паксекори, описанная Поручикомъ Каминскимъ. Отъ Ср. Зарѣчья идетъ дорога на С. З. на д. Нарбартынъ. За высотой 28,05 она соединяется съ такой же дор. изъ Ниж. Зарѣчья. Дорога хорошая съ канавами; ширина 10 шаговъ. Отъ тѣхъ же пунктовъ	Позиція имѣется на одинъ баталіонъ у д. Подгорная, выс. 20,3, а къ востоку у высоты мѣсто бивака. Другая позиція къ сѣверо-западу отъ Нагорной, вдоль границы на выс. 25,4; фронтомъ на юго-зап. Бивакъ сзади позиціи на полкъ пѣхоты. Позиціей можетъ служить высота 57,9 на бригаду; сзади позиціи бивакъ. Квартиро-бивакомъ въ. д.д. Подгорной и Нагорной можетъ стать 2 батальона. Въ Верх. Зарѣчьи 2 батальона. Въ Сред. и Нижн. Зарѣчьи по 2 батальона. Воду можно получить всюду, въ достаточномъ количествѣ и хорошаго качества. Дровъ мало. Овса можно достать много осенью. Весной и лѣтомъ нѣтъ. Сѣно въ изобиліи вездѣ.

1	2		3	4
Отъ дер. Пудуныптынъ 20 в.	д. Паксекори.	6 дв., 2 кол.	Въ Паксекори и Зарѣчьѣ дома глинобитныя фанзы.	
Отъ дер. Пудуныптынъ 26½ в.	д. Верхнее Зарѣчье.	24 д., 1 кл., 1 цер.	Каменныхъ строеній 4, остальныя фанзы.	
Отъ дер. Пудуныптынъ 28 в.	С. Зарѣчье (среднее).	25 д., 2 кол.		
Отъ дер. Пудуныптынъ 30 в.	д. Ниж. Зарѣчье.	17 д., 2 кол.	2 дома деревянные, остальные фанзы.	
Отъ дер. Пудуныптынъ 40 в.	д. Ханси.	—		

5	6	7
	идетъ дорога къ Востоку на д.д. Па-Тальми и Тонбонгатынъ. Дорога шириной 10 шаговъ съ канавами и мѣстами черезъ ручей. Отъ Ниж. Зарѣчья дорога къ С. на погр. зн. № 3.	

6. Деревня Каморкуби, д. Нинкори; второст. гран. зн. № 2; д. Качеги; д.

Для обороны лѣваго берега р. Тумень-Ула эта дорога имѣетъ очень важное чжуріи. Самый скверный ея участокъ это отъ д. Камаркуби до дер. Нинкори, для пѣхоты, кавалеріи и горной артиллеріи. Кромѣ того тутъ же гора— наблюдать за всѣми передвиженіями войскъ по

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
Отъ этапа Савеловка (на берегу р. Тумень-Ула) до д. Камаркуби 4 в.	Деревня Камаркуби.	8 дв., 2 кол.	Глиняныя, крыши покрыты соломой.	До дер. Камаркуби разстояніе 4 версты, ширина дороги 4 арш., грунтъ песчаный, дорога сухая, крутыхъ спусковъ нѣтъ, около дер. мостъ черезъ рѣку Каймури, плохой и требуетъ исправленія. Лѣсовъ по сторонамъ нѣтъ. Все время тянутся песчаные бугры, но артиллерія проѣхать можетъ свободно и могутъ двигаться колоннами всѣ три рода оружія.
Отъ д. Камаркуби до д. Нинкори 4 в. 200 с.	д. Нинкори.	6 фанзъ, 2 кл., (одинъ изъ нихъ родничекъ).	Глиняныя, крыши соломенныя.	Дорога идетъ съ сѣвера на югъ, ширина 2—3 аршина, грунтъ песчаный, отъ дер. Камаркуби дорога поднимается на горы; тутъ есть спуски очень крутые. Тормозъ необходимъ. Мѣстами дорога идетъ въ выемкахъ, и по обрывамъ скалъ. Съ горъ нѣсколько родничковъ течетъ, такъ какъ мѣстами были большія горы льда намерзанія. Горная артиллерія дѣйствовать можетъ свободно.

*) Развѣдку производилъ 7-го Вост.-Сиб. стр. полка Поручикъ Каминскій.

Янкуанпфэнъ и деревня Ченымкунэ. Все протяженіе длиной 16 верстъ *).

значеніе, хотя и находится внѣ предѣловъ нашей границы, т. е. въ Маньгдѣ она проходитъ по очень крутымъ горамъ и поэтому только доступна „Сируми“ самая высокая въ этомъ раіонѣ, откуда можно великолѣпно ту сторону р. Тумень-Ула, до самаго ея устья.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
На этомъ разстояніи препятствій никакихъ нѣтъ, мостъ черезъ рѣку Каймури непрочный, но зато свободно можно въ любомъ мѣстѣ устроить переправу, такъ какъ въ бродъ легко проходима.	Параллельныхъ дорогъ нѣтъ, а съ правой стороны точится рѣчка Тумень-Ула.	Не доходя д. Камаркуби на берегу рѣки Каймури хорошо можно расположиться на отдыхѣ-бивакѣ. Вода хорошая. Сѣвернѣе дер. Камаркуби—высокая гора Сирума, съ которой далеко видна Корея. Дровъ и фуража по близости нѣтъ.
Никакихъ препятствій не имѣется. Овраги по сторонамъ дороги очень часты, но зато не длинные и легко кругомъ обходимые.	Никакихъ параллельныхъ дорогъ нѣтъ, но отъ д. Камаркуби черезъ горы Сируми ведетъ по лощинѣ маленькая тропинка. Для пѣхоты и кавалеріи можетъ служить прекраснымъ путемъ сообщенія. Артилерія не пройдетъ.	Легко можно эти горы по лѣвому берегу рѣки Тумень-Ула занять пѣхотой и артилеріей и сильно ихъ приспособить къ оборонѣ, такъ какъ со стороны Кореи открывается чудный обстрѣлъ. Воду брать изъ рѣки Тумень-Ула. Дровъ по близости нѣтъ.

1	2		3	4
Отъ д. Нинкори до дер. Качеги 5 в.				Отъ дер. Нинкори дорога спускается съ горъ и все время идетъ по песчаннымъ буграмъ. Сухая песчаная, но отъ сильнаго вѣтра занесена пескомъ, малозамѣтная, такъ что мѣстами совершенно теряется. Отъ сильнаго вѣтра видъ мѣстности по сторонамъ представляетъ (пески) снѣжные сугробы. Крутыхъ спусковъ нѣтъ, лѣсовъ тоже. Отъ Нинкори по сторонамъ тянутся пашни.
	д. Качеги.	4 фанзы, 1 кл., вода очень плох.	Глиняныя, крыши соломенныя.	
Отъ д. Качеги д. Янкуанпфэнъ и до д. Ченымкунэ 2 в. 100 саж.				Дорога идетъ все время по пашнямъ или лугамъ. Мѣстность ровная, только около самаго берега р. Тумень-Ула есть небольшіе песчаные бугры. Лѣсовъ нѣтъ. Войскамъ передвигаться въ этомъ раіонѣ можно хорошо.
	д. Янкуанпфэнъ.	31 фанза, глиняныя.	Тоже.	

5	6	7
Очень часты песчаные сугробы, нанесенные вѣтромъ. Пройдя дер. Нинкори, протекаетъ небольшая рѣчка (противъ второстепеннаго знака № 2).	Влѣво находится дер. Паксекори (6 ф.).	На этомъ участкѣ хорошей позиціи нѣтъ. Дровъ нѣтъ. Сѣна можно получить на мѣстѣ очень много.
Здѣсь въ этомъ раіонѣ по сторонамъ (особенно съ лѣвой) много луговъ и, по всей вѣроятности, многіе изъ нихъ топкіе. Зимою много было на нихъ льда. Въ лѣтнее время передвигаться обозу тутъ затруднительно.	Восточнѣе д. Паксекори, Янкуанпфэнъ идетъ почти параллельно, дорога большая на Красное Село или Шансой.	Противъ дер. Янкуанпфэнъ на бер. Тумень-Ула хорошая позиція, если непріятель ожидается со стороны Кореи.

Маршрутъ № 40 *).

РАЗДОЛЬНОЕ-ШКОТОВО-ПРОМЫСЛОВКА-ВЛАДИМИРОВКА.

I. Участокъ отъ Раздольнаго до ст. Угловой.

Дорога отъ с. Раздольнаго до д. Угловой, служившая нѣкогда сообщеніемъ на Владивостокъ, имѣетъ типъ тѣхъ примитивныхъ дорогъ, которыя строились въ безлюдномъ, незаселенномъ краѣ, вскорѣ послѣ присоединенія его къ Россіи, еще задолго до постройки желѣзной дороги.

Дорога пролегаетъ по пересѣченной мѣстности, при грунтѣ глинистомъ на возвышенностяхъ и болотистомъ въ разливахъ рѣчекъ. Исключеніе составляетъ грунтъ щебенистый въ селѣ Раздольномъ и на перевалѣ р. Поповой и Второй на разстояніи около $^1/_2$ версты.

Примитивность постройки выражается въ допущеніи большихъ подъемовъ и спусковъ, имѣющихъ иногда уклонъ болѣе 0,10, а также въ отсутствіи какихъ бы то ни было земляныхъ работъ, какъ то: насыпей, выемокъ и отводныхъ канавъ.

Къ мѣстамъ съ большимъ уклономъ относятся: а) подъемъ отъ р. Поповой, который впослѣдствіи развитъ въ зигзагообразный въѣздъ, пересѣкающій нѣсколько разъ первоначальную дорогу, б) спускъ къ р. Первой-Почихезѣ, очень крутой, хотя и короткій, в) подъемъ и спускъ на перевалѣ между дер. Кипарисовой и ключемъ Пустынинскимъ, г) подъемъ и спускъ отъ ключа Тигроваго.

Кромѣ большихъ уклоновъ, какъ слѣдствіе отсутствія земляныхъ работъ является отсутствіе поперечной профили дороги, особенно замѣтнаго на косогорахъ. Вслѣдствіе отсутствія отводныхъ канавъ, вода идетъ либо поперекъ дороги, либо вдоль ея, образуя

---

*) Развѣдка Хабаровской Войсковой Шоссейно-Строительной Комиссіи въ 1910 г.

въ послѣднемъ случаѣ глубокія рытвины, часто въ нѣсколько рядовъ, что дѣлаетъ дорогу совершенно не проѣзжей; въ такихъ мѣстахъ иногда существуютъ объѣзды. Рытвины встрѣчаются почти на всѣхъ подъемахъ и спускахъ, а въ особенности на перевалѣ отъ ключа Тигроваго. Вслѣдствіе отсутствія дамбъ по разливамъ рѣчекъ, высокая вода идетъ по всему разливу, дѣлая проѣздъ въ это время невозможнымъ. Но и въ остальное время эти мѣста очень топки, несмотря на настилку хвороста. Особенно топкія мѣста находятся по разливамъ рѣчекъ Поповой, Второй и кл. Пустынинскаго.

Всѣ водостоки имѣютъ здѣсь характеръ горныхъ потоковъ, очень бурныхъ въ высокую воду, и еле замѣтныхъ въ сухое время года, съ малыми, въ зимнее время совсѣмъ не замѣтными, руслами.

Такъ какъ мосты строились большею частью съ разсчетомъ лишь на малую воду, то почти всѣ они имѣютъ недостаточное отверстіе, а потому многіе изъ нихъ снесены водою, либо разрушены. Но и тѣ изъ мостовъ, которые къ настоящему времени уцѣлѣли, довольно ветхи и стоятъ еще лишь по той причинѣ, что не представляютъ препятствія высокимъ водамъ, которыя, разливаясь по всему логу, прокладываютъ иногда даже новое русло въ сторонѣ отъ существующаго моста. Единственный хорошій мостъ находится въ самомъ с. Раздольномъ—между лагеремъ и кирпичнымъ заводомъ; онъ построенъ недавно военнымъ вѣдомствомъ. Другой крѣпкій мостъ стоитъ на р. Первой Почихезѣ.

Самый бурный водотокъ—это ключъ Тигровый, онъ несетъ много лѣсу и камней. Въ прошлую осень потокомъ этимъ снесенъ на половину довольно крѣпкій мостъ около дома лѣсника. Другой бурный водотокъ находится въ 3 верстахъ за дер. Кипарисовой.

Кромѣ водотоковъ есть сухія пади, гдѣ вслѣдствіе небольшого количества воды мосты не строились, но гдѣ ихъ построить будетъ необходимо, если дорога будетъ приводиться въ порядокъ.

Пройдя ключъ Пустынинскій, дорога развѣтвляется: на верхнее направленіе, которое идетъ мимо дома лѣсника, пересѣкаетъ бурный ключъ Тигровый въ узкой части долины и направляется далѣе на упомянутый выше крутой перевалъ. Другое,—нижнее направленіе, ведетъ по разливу ключей Пустынинскаго и Тигроваго, мимо ст. Надеждинской до дер. Чичаговой, отъ которой плавно подымается на тотъ же водораздѣлъ. Преимущество нижняго направленія выражается въ томъ, что оно плавнѣе, пересѣкаетъ ключъ Тигровый въ болѣе пологомъ и менѣе бурливомъ мѣстѣ, и ведетъ къ ст. желѣзной дороги и деревнѣ, гдѣ войска имѣютъ питательный

пунктъ. Неудобства же его заключаются въ томъ, что, во первыхъ, оно на 3 версты длиннѣе верхняго направленія и, во вторыхъ, оно пролегаетъ на протяженіи около 3 верстъ отъ ключа Пустынинскаго до ст. Надеждинской по разливу, что сопряжено съ необходимостью устроить на всемъ этомъ протяженіи незаливаемую дамбу.

Изъ приведеннаго описанія видно, что дорога въ настоящемъ ея видѣ годна для проѣзда лишь въ зимнее время. Для того, чтобы сдѣлать дорогу доступной во всякое время года, необходимо на мѣсто существующихъ мостовъ построить новые и дополнить ихъ количество новыми тамъ, гдѣ это окажется нужнымъ. Кромѣ того, въ долинахъ всѣхъ рѣкъ надо создать незатопляемыя въ высокія воды переправы и подходы къ мостамъ.

2. Участокъ отъ деревни Угловой до деревни Промысловки.

Участокъ начинается отъ дер. Угловой. Отъ этой деревни была рекогносцирована дорога, идущая на дер. Кневичи, Кролевецъ, по долинѣ, ограничивающей съ сѣвера Майхинскую позицію, по долинѣ рѣки Майхэ, черезъ дер. Майхинскую, селеніе Шкотово и далѣе по почтовому тракту, проходящему черезъ деревни Рѣчица, Царевка, Петровка до дер. Промысловка, гдѣ участокъ оканчивается.

Отъ дер. Угловая до дер. Кролевецъ дорога идетъ въ сѣверо-восточномъ направленіи, далѣе поворачиваетъ на юго-востокъ и идетъ по этому направленію до долины рѣки Майхэ.

Отъ дер. Кролевецъ до дер. Суражскіе выселки дорога проходитъ по ровной мѣстности, совершенно безлѣсной. Между деревнями Кневичи и Кролевецъ переходитъ черезъ рѣку Батальянза; рѣка эта сплавная и въ высокую воду несетъ много лѣса и дровъ, что способствуетъ образованію затора у моста и подмыва опоръ. На ней существуетъ мостъ 15 саж. Между Кролевцомъ и Суражскими выселками дорога пересѣкаетъ рѣку Санъ-Пауза и за выселками входитъ въ очень пересѣченную мѣстность, покрытую лѣсомъ, служащую водораздѣломъ рѣкъ Санъ-Пауза и Майхэ, переходитъ черезъ этотъ водораздѣльный перевалъ съ крутыми и длинными спусками и идетъ дальше долиною ручья, по сравнительно ровной мѣстности, пересѣкая впадающіе въ главный ручей его притоки и ихъ овраги. Выходя изъ этой долины, переходитъ еще черезъ одинъ перевалъ для обхода болота и каменистыхъ сопокъ и спускается въ долину рѣки Майхэ, принимая здѣсь южное направленіе, котораго придерживается до конца участка. Проходя по этой долинѣ, на протяженіи до рѣки Майхэ, дорога имѣетъ правильный видъ, окопана канавами, при ширинѣ полотна дороги 2—2½ саж. Эта долина, а также и дорога по ней проложенная, заливаются въ половодье высокими водами. За деревнею Майхэ, перейдя черезъ рѣку, дорога направляется по подошвѣ горнаго массива, окаймляющаго долину рѣки Майхэ съ востока, переходитъ черезъ этотъ массивъ по перевалу, крайне крутому при спускѣ къ сел. Шкотово, съ острыми углами на поворотахъ по спуску, и спускается въ долину р. Цемухэ, къ селенію Шкотово, въ которой оно расположено. Изъ Шкотова начинается почтовый трактъ, ничѣмъ впрочемъ не отличающійся отъ осмотрѣннаго отъ дер. Угловой проселка.

Трактъ этотъ отъ Шкотова до долины р. Кангоуза проходитъ по пересѣченной мѣстности съ очень крутыми подъемами и спусками на перевалахъ и входитъ въ долину р. Кангоуза. Спустившись

въ эту долину, дорога идетъ по ней около $1^1/_2$ версты, пересѣкаетъ ее и входитъ въ дер. Рѣчица, откуда до дер. Царевка идетъ по низменному берегу залива Кангоуза. Какъ долина р. Кангоуза, такъ и берегъ залива, въ половодье заливаются водою. Для возможности безпрепятственнаго проѣзда необходимо поднять здѣсь дорожное полотно выше горизонта высокихъ водъ на протяженіи около 3-хъ верстъ. Для избѣжанія этой работы по подъему полотна, было бы цѣлесообразнѣе устроить новое дорожное полотно между тѣми же деревнями, параллельно старому, но по болѣе возвышенной части берега. Въ виду благопріятныхъ условій мѣстности это вполнѣ возможно и должно обойтись дешевле поднятія полотна старой дороги, вслѣдствіе отсутствія дорого стоющей подвозки земли.

Выйдя изъ деревни Царевка и пересѣкши долину р. Хонихэза, также въ половодье заливаемую, дорога идетъ по сравнительно ровной мѣстности, переходитъ нѣсколько не крутыхъ переваловъ и спускается въ долину р. Шитухэ, въ деревню Петровку. Изъ этой деревни, перейдя р. Шитухэ, дорога входитъ въ горную страну, гдѣ пользуясь долинами рѣкъ Пхингана и Коготуна, переходитъ черезъ ихъ водораздѣлъ и направляется къ дер. Промысловка— концу IV участка.

Всего изслѣдовано верстъ: отъ дер. Угловая до сел. Шкотово черезъ Кролевецъ—43 версты и отъ Шкотова черезъ Петровку до дер. Промысловка 36 верстъ, а всего 79 верстъ. На всемъ этомъ протяженіи встрѣтились слѣдующія, болѣе или менѣе значительныя, рѣки:

1) р. Батальянза между деревнями Кневичи и Кролевецъ.

2) р. Санъ—Пауза, между деревнями Кролевецъ и Суражскими выселками; существовавшій здѣсь мостъ, приблизительно длиною 9 саж., снесенъ.

3) р. Майхэ; на ней существуетъ, закрытый въ настоящее время для движенія мостъ, длиною 15 саж., находящійся въ состояніи разрушенія.

4) р. Цемухэ, возлѣ сел. Шкотово. Сообщеніе производится въ бродъ и моста нѣтъ.

5) р. Кангоуза, возлѣ дер. Рѣчица. На ней есть мостъ длиною 15 саж., годный пока для переправы, но находящійся въ такомъ состояніи, что капитальный ремонтъ его былъ бы непроизводительной затратой.

6) Мосты на рѣкѣ Хонихэза и на безъимянномъ притокѣ ея общею длиною 6 саж.

7) р. Шитухэ, въ дер. Петровкѣ. Мостъ снесенъ частью.

8) р. Пхинганъ съ мостомъ, поднимаемымъ всякою большою водою.

Во время рекогносцировки дороги, идущей изъ дер. Угловая черезъ Кролевецъ на Шкотово, было обращено вниманіе на то обстоятельство, что вдоль Сучанской вѣтки желѣзной дороги, между деревнями Угловая и Шкотово, есть времянка—грунтовая дорога, проложенная во время постройки вѣтки жел. дороги. Дорога эта теперь только зимняя. По осмотрѣ ея оказалось, что дорога эта вполнѣ годна для проѣзда и для того, чтобы была возможность пользоваться ею круглый годъ, необходимо будетъ произвести слѣдующія работы:

1) Устроить мосты, въ томъ числѣ три сравнительно большихъ: на Озерныхъ ключахъ, на протокѣ между озерами возлѣ заимки Дегтярева и на р. Майхэ.

2) Поднять проѣзжую часть дороги по долинѣ р. Майхэ до высоты жел.-дорожнаго полотна на протяженіи около 6 верстъ.

3) Произвести разработку скалы при выходѣ дороги въ долину р. Майхэ, для чего придется выломать до 250 куб. саж. камня. Двѣ послѣднія работы, т. е. подъемъ полотна дороги и выемка въ скалѣ вызовутъ въ общемъ расходъ до 6000 рублей. Дорога эта имѣетъ то преимущество передъ дорогою, идущею изъ Угловой на Кролевецъ—Шкотово, что она помимо того, что идетъ по болѣе ровной мѣстности, даетъ возможность сократить путь между конечными пунктами на 16 верстъ, т. к. разстояніе Угловая—Кролевецъ—Шкотово равно 43 верстамъ, разстояніе Угловая—Шкотово по времянкѣ—27 верстъ; разница 43—27=16 верстъ. Отъ селенія Шкотово, какъ раньше указано, былъ изслѣдованъ почтовый трактъ на Рѣчицу, Царевку и дальше. Но по соображеніямъ чисто стратегическимъ, какъ на то было указано офицеромъ Генеральнаго Штаба, этому направленію по тракту слѣдовало бы предпочесть дорогу, проходящую отъ сел. Шкотово по долинѣ р. Цемухэ на дер. Романовку, вдоль Сучанской ж. д. вѣтви, пересѣкающую долину р. Кангоуза и самую рѣку и затѣмъ воспользоваться горною тропою, вполнѣ проходимою, которую придется разработать, а въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ этой тропы нѣтъ, проложить новую дорогу,—перейти водораздѣлъ Кангоуза и Хонихэза, спуститься въ долину этой послѣдней рѣки и по долинѣ ея выйти на почтовый трактъ, въ верстѣ отъ дер. Царевка.

Общая длина этого разрабатываемаго участка—тропы и прокладки новой дороги—не превыситъ 11 верстъ.

Все протяженіе Шкотово — Романовка — Царевка будетъ 27 верстъ. Протяженіе Шкотово — Рѣчица—Царевка по почтовому тракту—19 верстъ. Слѣдовательно по новой дорогѣ получается

удлиненіе 8 верстъ. Если же будетъ использована желѣзно-дорожная времянка на всемъ протяженіи отъ дер. Угловая до деревни Романовка и вновь проложенная дорога Романовка—Царевка, то общая длина всей этой дороги будетъ 54 версты. Длина же дороги Угловая—Кролевецъ—Шкотово—Рѣчица—Царевка равна 62 верстамъ, т. е. новая предлагаемая дорога будетъ короче дороги по тракту на 62—64=8 верстъ.

Преимущество этой дороги то, что она на всемъ протяженіи отъ Шкотова до Царевки будетъ совершенно закрыта отъ дѣйствія орудій непріятельскаго флота. Почтовый же трактъ по долинѣ р. Кангоуза и отъ дер. Рѣчица до дер. Царевка, на общемъ протяженіи до 6 верстъ совершенно открытъ съ моря.

На протяженіи дороги Угловая — Шкотово—Романовка—Царевка представится необходимымъ перейти слѣдующія болѣе или менѣе значительныя рѣки: Озерные ключи, протокъ между озерами у заимки Дегтярева, р. Майхэ съ устройствомъ въ долинѣ ея подъема дорожнаго полотна, р. Цемухэ, р. Кангоуза съ устройствомъ черезъ ихъ долины дамбъ. На всѣхъ этихъ рѣкахъ придется устроить мосты.

Всѣ мосты участка, въ виду обилія лѣснóго матеріала на мѣстѣ, должны быть устроены деревянными. Лѣсъ сплавляется по рѣкамъ, вытекающимъ изъ горъ, или вывозится на лошадяхъ къ рѣкамъ для сплава. Во время рекогносцировки почти во всѣхъ деревняхъ были наблюдаемы запасы лѣсного матеріала строительныхъ размѣровъ, заготовляемаго преимущественно для надобностей Сучанскихъ и другихъ угольныхъ копей.

Рабочая сила на мѣстѣ—только чернорабочіе и подводы. На всемъ своемъ протяженіи изслѣдованная дорога представляется въ видѣ узкой земляной полосы, шириною—отъ 1 до $2^1/_2$ саж., наѣзженной прямо по цѣлинѣ и только въ очень рѣдкихъ и короткихъ участкахъ она окопана канавами и имѣетъ на этихъ мѣстахъ видъ дорожнаго полотна. Грунтъ всюду глина, иногда съ обломками камня. По разливамъ рѣкъ—черноземъ. Такое качество грунта способствуетъ тому, что во время распутицы или половодья—дороги становятся трудно проѣзжими. Въ низменныхъ мѣстахъ, не возвышаясь, за рѣдкими исключеніями, надъ горизонтомъ земли, дорога затапливается въ половодье, какъ и вся прилегающая мѣстность. Этому состоянію непроѣзда способствуетъ также и то, что на пересѣкаемыхъ ручьяхъ и маленькихъ рѣчкахъ мосты устроены за одинъ уровень съ грунтомъ, состоятъ просто изъ положенныхъ поперекъ ручья балокъ, на которыхъ сверху накидана жердевая настилка, часто ничѣмъ не прикрѣпленная, а потому подобные мосты поднимаются водою и уносятся. Въ общемъ мѣстность, по которой проходитъ дорога, должна быть названа гористою, слѣд-

ствіемъ чего является то, что перевалы между долинами обыкновенно имѣютъ очень крутые продольные уклоны. Кромѣ того, дорожная полоса во многихъ мѣстахъ проложена по косогорамъ и имѣетъ иногда сильные поперечные уклоны, почему ѣзда въ подобныхъ мѣстахъ зимою и въ особенности въ гололедицу, небезопасна. Всѣ болѣе или менѣе значительные мосты находятся въ плохомъ состояніи: на рѣкѣ Батальянзѣ—опасенъ для движенія, а на рѣкѣ Майхэ совсѣмъ закрытъ для ѣзды.

Для приведенія изслѣдованной дороги въ такое состояніе, чтобы ею можно было пользоваться въ любое время года, необходимо произвести слѣдующія работы: устроить мосты и, гдѣ то потребуется, пересыпать дамбами долины рѣкъ или ручьевъ и смягчить уклоны на перевальныхъ участкахъ и окопать канавами дорожное полотно.

Изъ числа работъ по устройству дамбъ особенно слѣдуетъ обратить вниманіе на слѣдующія мѣста:

1) Долина р. Майхэ. Эта долина, въ той части ея, по которой проложена изслѣдованная дорога, затапливается высокою водою на протяженіи, считая по длинѣ дороги, до $3^1/_2$ верстъ. На всемъ этомъ протяженіи слѣдуетъ устроить дамбу, не заливаемую самыми высокими водами. Земля для устройства этой дамбы отчасти получится на мѣстѣ, отчасти будетъ подвезена. Черезъ р. Майхэ необходимо устроить новый мостъ. Существующій мостъ длиною 15 саж. находится въ состояніи разрушенія.

2) Долина р. Цемухэ. Предстоитъ устройство дамбы длиною до 1 версты и моста на рѣкѣ.

3) Долина р. Кангоузы. Почтовый трактъ, проходя по этой долинѣ, во всякое половодье затапливается водою. На пересѣченіи этой долины трактомъ—необходимо насыпать дамбу, длиною не менѣе 1 версты, не заливаемую высокими водами. На рѣкѣ необходимо устроить новый мостъ. Существующій мостъ находится въ годномъ пока состояніи.

4) Долина р. Хонихэзы. Предстоитъ устройство дамбы примѣрно длиною $^3/_4$ версты и моста на рѣкѣ.

5) Долина р. Шитухэ. Предстоитъ устройство дамбы длиною до 1 версты и моста на рѣкѣ.

3. Участокъ отъ д. Промысловка до д. Владиміро-Александровское.

На протяженіи всего V участка единственный существующій путь, соединяющій д. Промысловку съ с. Владиміро-Александровскимъ—это, такъ называемый, почтовый трактъ, въ дѣйствительности представляющій изъ себя простую проселочную дорогу, идущую черезъ почт. ст. Кагатунь на д. Домашлинъ, мимо заимки Катовщикова, черезъ д.д. Душкина, Ново-Литовскъ, мимо почт. станціи Таудими, Михайловку южнѣе д. Екатериновки до с. Владиміро-Александровскаго.

Отъ дер. Промысловки дорога, пройдя черезъ незначительный перевалъ, попадаетъ въ долину рѣчки Хулуэ, проходитъ мимо почтовой станціи Кагатунь вблизи горы Св. Іосифа. Долина рѣчки не болотистая, поросшая кустарникомъ, мостъ потребуется небольшой. Далѣе дорога проходитъ черезъ 4 весьма серьезныхъ перевала, съ уклонами, превышающими уклоны въ 0,01 саж. Перевалы длинные. Далѣе дорога проходитъ къ д. Домашлинъ въ долинѣ р. Масяцахэ. Долина не болотистая, мостъ потребуется небольшой (саженъ 6 до 9). За деревней Домашлинъ, дорога, вновь перейдя черезъ довольно крутой съ длиннымъ подъемомъ и спускомъ перевалъ, вступаетъ въ долину—побережье залива Стрѣлокъ. Долина около 2-хъ верстъ весьма топкая. Земляныхъ работъ для улучшенія этой дороги не производилось никакихъ и въ томъ видѣ, въ какомъ она существуетъ въ настоящее время ни въ коемъ случаѣ оставлена быть не можетъ, потребуется возвести довольно высокую дамбу. Въ виду дороговизны устройства дамбы, а также принимая во вниманіе указаніе Командующаго войсками Приамурскаго военнаго округа о желательности укрыть дорогу на этомъ протяженіи отъ дѣйствія артиллерійскаго огня непріятельскаго флота, казалось бы возможнымъ и болѣе раціональнымъ, чѣмъ строить на существующей дорогѣ дамбу, обойти этотъ участокъ, начавъ обходъ изъ д. Домашлина по долинѣ р. Масяцахэ, сдѣлавъ одинъ перевалъ, войти на существующую дорогу къ сѣверу отъ заимки Катовщикова въ долинѣ р. Шичудючи. Перевалъ черезъ хребетъ, повидимому, возможенъ и особыхъ затрудненій не представитъ. Отъ заимки Катовщикова хотя дорога идетъ въ мѣстности гористой, тѣмъ не менѣе участокъ этотъ до долины р. Сяодими надлежитъ признать однимъ изъ наиболѣе благопріятныхъ: подъемы и спуски плавные, за исключеніемъ самаго перевала изъ долины р. Ляцашэ въ долину р. Сяодими. Перевалъ этотъ довольно тяжелъ на протяженіи около 1 версты. Необходимо при этомъ замѣтить, что направленіе дороги, обозначенное на одноверстной картѣ, не соотвѣтствуетъ дѣйствительному ея положенію: дорога идетъ не по правому берегу р. Ляцашэ, а по лѣвому ея берегу. На картѣ

же нанесена бывшая дорога—нынѣ заброшенная, причемъ нынѣ проложенное направленіе дороги много лучше прежняго. Долину рѣки Сяодими хотя и нельзя назвать болотистой, но вслѣдствіе высокаго подъема воды потребуетъ устройства высокой дамбы на протяженіи около 1 версты. Рѣчка Сяодими, повидимому, въ полноводіе имѣетъ весьма сильное теченіе, на что указываютъ значительное количество глубокихъ рытвинъ въ долинѣ этой рѣки, образующія нѣсколько ея рукавовъ. Перейдя долину этой рѣки, дорога подымается на незначительный перевалъ, такъ называемую Красную Горку, далѣе вступаетъ вновь въ долину рѣки Сяодими и идетъ параллельно этой рѣкѣ до сел. Душкина. Дорога отъ Красной Горки до с. Душкина находится въ довольно порядочномъ состояніи, видны слѣды поддержки этой дороги, хотя, надо полагать, въ періодъ ливней она заливается разливомъ р. Сяодими. Отъ с. Душкина дорога идетъ сначала у подножія горы, а затѣмъ вступаетъ въ довольно болотистую долину небольшой рѣчки Безымянки и далѣе направляется по берегу залива Востокъ; затѣмъ, имѣя на своемъ пути одинъ, хотя и не длинный, но весьма крутой перевалъ у деревни, занятой Бессарабскими новоселами, дорога вновь вступаетъ въ долину песчаную у берега залива Востокъ и, не доходя на $^1/_2$ версты до рѣки Таудими, круто поворачиваетъ на Сѣверо-Востокъ къ д. Ново-Литовскъ. Необходимо при этомъ замѣтить, что весь участокъ дороги отъ рѣчки Безымянки до поворота на д. Ново-Литовскъ совершенно открытъ съ моря. Особенно опаснымъ мѣстомъ надлежитъ считать перевалъ или вѣрнѣе подъемъ на гору у деревни, занятой Бессарабскими новоселами. При подъемѣ движеніе войскъ открыто съ моря на очень большое разстояніе; обходъ участка дороги отъ с. Душкина въ д. Ново-Литовскъ съ цѣлью маскированія ея съ моря, повидимому, весьма затруднителенъ и требуетъ особыхъ изысканій.

Отъ д. Ново-Литовскъ дорога, перейдя черезъ рѣку Быструю, идетъ далѣе до д. Михайловка все время въ долинѣ р. Таудими. На рѣкѣ Быстрой имѣется въ настоящее время деревянный мостъ длиною 16 саж. Мостъ ветхій, требуется построить новый. Отъ д. Михайловка дорога вступаетъ въ мѣстность сильно гористую и имѣетъ на своемъ пути два весьма крупныхъ паревала, изъ долины рѣки Таудими въ долину рѣки Сучана; перевалы эти самые крутые и самые серьезные на всемъ участкѣ. Спускъ къ долинѣ рѣки Сучана весьма длинный—до 5 верстъ.

Послѣ спуска съ хребта дорога вступаетъ въ долину рѣки Сучана, круто повернувъ къ Югу параллельно притоку рѣки Сучана рѣчкѣ Хонихэза, оставляя къ востоку д. Екатериновку и пройдя около $^1/_2$ версты южнѣе этой деревни, поворачиваетъ на Юго-Востокъ и, пересѣкая въ этомъ направленіи р. Сучанъ, входитъ въ село Владиміро-Александровское.

По заявленію Капитана Плосконнаго дорога въ долинѣ р. Су-

чана въ существующемъ нынѣ направленіи и переходъ черезъ р. Сучанъ не удовлетворяетъ стратегическимъ требованіямъ. Желательно направить дорогу послѣ спуска въ долину р. Сучана сѣвернѣе д. Екатериновки и горнаго кряжа, идущаго съ сѣверу отъ д. Екатериновки.

Изъ этого краткаго описанія дороги на участкѣ отъ д. Промысловки до с. Владиміро-Александровскаго видно, что дорога по преимуществу носитъ характеръ горный, отдѣльные хребты соединяются долинами, большею частью болотистыми. Болѣе крупные мосты на участкѣ при переправѣ черезъ нижеслѣдующія рѣки: *Сяодими*, *Быструю*, *Серебряную* (*притокъ Таудими*) *и Сучанъ*. Всѣ мосты, на сколько представлялось возможнымъ судить по бѣглому взгляду во время рекогносцировки, могутъ быть построены деревянные.

Лѣснаго матеріала вблизи дороги и предполагаемыхъ къ сооруженію мостовъ имѣется весьма мало. По рѣкамъ, по коимъ лѣсъ можетъ быть сплавляемъ—его возможно доставить по рѣкѣ съ участковъ, расположенныхъ сѣвернѣе дороги и затѣмъ этотъ лѣсъ придется развозить по линіи. Доставка лѣса съ сѣвера не по рѣкамъ должна будетъ производиться на значительное разстояніе. Мѣстныхъ рабочихъ силъ—плотниковъ не имѣется вовсе: весь штатъ рабочихъ долженъ быть доставленъ извнѣ. Въ заключеніе необходимо отмѣтить въ общихъ чертахъ характеръ самой дороги и степень ея пригодности для цѣлей военныхъ. Необходимо обратить вниманіе на то обстоятельство, что дорога вообще далеко не отвѣчаетъ самымъ даже скромнымъ требованіямъ удобства передвиженія. Никакихъ слѣдовъ устройства дороги не замѣчается вовсе: дорога шириною отъ $1^1/_2$ саженей до $2^1/_2$ саж., какъ сказано уже было выше, представляетъ изъ себя видъ проселочной дороги. Устройство однихъ только мостовъ не можетъ дать благопріятныхъ результатовъ въ смыслѣ приспособленности дороги къ передвиженію войскъ и обозовъ во всякое время года. Отсутствіе насыпей въ топкихъ долинахъ рѣкъ при неблагопріятномъ иловато-глинистомъ грунтѣ дѣлаетъ эти участки почти непроходимыми въ дождливое время, такимъ образомъ, самые хорошіе мосты не могутъ быть использованы при невозможности подъѣзда къ нимъ. Какъ выше уже было сказано, въ мѣстахъ гористыхъ уклоны дороги при ихъ непомѣрной длинѣ далеко превышаютъ предѣльные. Отсутствіе боковыхъ и отводныхъ канавъ не даетъ возможности быстраго просыханія дороги и заставляетъ устраивать мосты на такихъ мѣстахъ, гдѣ безъ нихъ возможно было бы обойтись, устроивъ отводныя канавы.

Заключеніе.

На основаніи всего вышеизложеннаго отдѣльно по каждому участку надлежитъ прійти къ слѣдующему общему выводу:

1) Всѣ существующіе на дорогѣ мосты не могутъ быть признаны пригодными для передвиженія войскъ и обозовъ. Потребуется постройка новыхъ деревянныхъ мостовъ.

2) Постройка деревянныхъ мостовъ, какъ большихъ, такъ и малыхъ, затрудненій въ техническомъ отношеніи не представитъ.

3) Устройство однихъ только мостовъ не можетъ дать благопріятныхъ результатовъ въ смыслѣ приспособленности дороги къ передвиженію войскъ, а въ особенности обозовъ во всякое время года.

Для этого необходимо: а) устройство въ долинахъ рѣкъ подходовъ къ мостамъ въ видѣ насыпей, не затопляемыхъ водою, б) устройство боковыхъ отводныхъ и осушительныхъ канавъ, в) при перевалахъ черезъ хребты направить дорогу такимъ образомъ, чтобы по возможности смягчить крутые подъемы и спуски соотвѣтственнымъ развитіемъ линіи, г) придать дорогѣ одну опредѣленную ширину, необходимую и достаточную для передвиженія по ней какъ войскъ, такъ и обозовъ.

Маршрутъ

ШКОТОВО —

Отъ с. Шкотово до г. Никольскъ-

Протяженіе.	Проходимость: удобно проходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ: твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1—2).	Подъемы и спуски, требующіе припряжки и тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
—	Проходимость дороги, въ виду различныхъ свойствъ ея, будетъ разсмотрѣна по участкамъ пути: 1) отъ с. Шкотова до д. Майхэ: за исключеніемъ участка дороги отъ поворота къ мосту черезъ р. Майхэ и до этого моста— удобопроходима для всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ.	Глинисто-каменистый, мѣстами заболоченный и болотистый (у р. Майхэ).	1 повозка.	Спускъ съ вершины перевала въ 1 верстѣ отъ с. Шкотова требуетъ тормозовъ.	1) Ручей у сѣверной окраины с. Шкотова по мосту и въ бродъ. 2) Ручьи, стекающіе съ высотъ въ долину р. Майхэ—въ бродъ. 3) Р. Майхэ. 2 переправы. Одна черезъ протокъ: мостъ снесенъ, канава глубиной до $1^{1}/_{2}$ арш., по сторонамъ вода и болото до 1 сажени глубины. Другая — черезъ русло р. Майхэ мостъ на 3 рядахъ свай, длиной 50 шаг., шириной 7 арш. Пока держится хорошо.
$3^{1}/_{4}$ вер.					
8 верстъ.	2) отъ д. Майхэ до д. Андреевки: Вслѣдствіе	Глинистый и большею частью болотистый.	Въ 1 повозку.	Короткій спускъ со склона высоты 118,1 (4—	1) Бродъ черезъ протокъ р. Майхэ у кладбища— дл. 3 шаг., глуб.

*) Рекогносцировка была произведена при разлитіи рѣкъ и ручьевъ послѣ дождей. Высота воды въ

№ 41*).

НИКОЛЬСКЪ-УССУРІЙСКЪ.

Уссурійскаго черезъ д. Ново-Хатуничи.

Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудныя и требующія обязательнаго исправленія мѣста (рота—часъ).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Село Шкотово, 98 дворовъ.	1) Устроить переправу (мостъ) черезъ протокъ р. Майхэ (у поворота къ мосту). Рабочихъ ½ р Время — 12 час.	По правую сторону: Высоты между р. Цемухэ, р. Майхэ и западные склоны этихъ высотъ. По лѣвую сторону: 2 высоты (52,0 и южнѣе) далѣе болотистая долина р. Майхэ, шириной 4 в. (у с. Шкотова 2 в.) у моста черезъ р. Майхэ и 1½ в. (у д. Майхэ).	Биваки: 1) у с. Шкотова на дивизію. 2) у д. Майхэ (у восточной и наиболѣе у западной окраины) на 2 полка. 3) по правому берегу рѣки Майхэ у моста — на 2 полка. Позиціи: 1) Шкотовская фронтомъ на югъ на 1—2 дивизіи и баталіонъ. 2) Майхинская: по высотамъ праваго нагорнаго берега р. Майхэ, съ центромъ у д. Майхэ на дивизію и болѣе.	Путь на всемъ протяженіи проходимъ лишь для пѣхоты и конницы съ небольшимъ числомъ легконагруженныхъ (до 6 пудовъ) двуколокъ. Послѣ указанныхъ исправленій проходимъ для всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ.
Заимка Рубиса, 1 дворъ.	1) Укрѣпить мостъ черезъ р. Майхэ. Рабочихъ—20 ч. Время—6 час.			
Деревня Майхэ, 42 двора.	1) Устроить мостъ черезъ протокъ р. Майхэ въ ½ в. южнѣе	По правую сторону р. Майхэ и ея долина на всемъ протяже-	Биваки: 1) У южной окраины д. Андреевки — на 2—3 полка.	

*) р. Майхэ увеличилась на 3—4 аршина.

Протяженіе	Проходимость: удобно проходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ: твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1—2).	Подъемы и спуски, требующіе припряжки и тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
15 верстъ (до школы).	разлива р. Майхэ— труднопроходима для пѣхоты и конницы съ легко-груженными двуколками (въ одну лошадь); непроходима для полевой артиллеріи и обозовъ. Есть участки, непроходимые даже для пѣхоты, но ихъ можно обойти.			5 саж.) требуетъ тормоза и помощи людей (крутизна 30—35 саж). Движеніе по склону отъ поворота дороги въ с. Кролевецъ до спуска эта высота 118,1 требуетъ помощи людей для поддержанія двуколокъ въ равновѣсіи.	2 арш.; дно твердое. 2) 3 брода черезъ ручьи, впадающіе въ р. Майхэ въ долинѣ сѣвернѣе высоты 118,1 и южнѣе Голубиной горы длиной 3—3½ шаг., глубиной 2—2½ шаг., дно топкое. 3) Мостъ черезъ ручей, впадающій въ р. Майхэ южнѣе Голубиной горы. 4) Мостъ (дл. 2½ саж.) черезъ ручей—у юго западной окраины д. Андреевки.
15 верстъ.	3) Отъ д. Андреевки до дер. Многоудобной: за исключеніемъ брода черезъ р. Майхэ у д. Многоудобной — вполнѣ удобна для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ.	Глинистый и растительный, частью черноземный.	Въ 1 повозку.	Нѣтъ.	1) Мостъ черезъ ручей Соловейцевой пади. 2) Мостъ черезъ ручей у брода. Оба моста исправны. 3) Бродъ черезъ р. Майхэ—у западной окраины д. Многоудобной. Бродъ при разливѣ рѣки Майхэ, вслѣдствіе силь-

Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудныя и требующія обязательнаго исправленія мѣста (рота—часъ).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
	мельницы. Рабочихъ 20 чел. Время — 6 час. 2) Разработать дорогу по склону высотъ отъ Кролевецкой дороги до выс. 118,1 (дл. 1½ в). Рабочихъ — 2 роты. Время — 12 часовъ. 3) Фашинировать дорогу, раздѣлать 3 брода и устроить мостъ длин. 3 шаг. черезъ долину между высотой 118,1 и Голубиной горой, на протяженіи 1½ вер.; мостъ въ ½ в. къ сѣверу отъ выс. 118,1. Рабочихъ—2 роты. Время — 16 часовъ.	ніи. По лѣвую сторону: высоты праваго нагорнаго берега долины р. Майхэ, пересѣкаемыя поперечными долинами ручьевъ, впадающихъ въ р. Майхэ; между ними болѣе значительна долина между высотами 118,1 и Голубиной горой (выс. 46,8).	Позицій нѣтъ.	
Деревня Андреевка (корейская) 22 двора и 10 отд. фанзъ.				
Дер. Андреевка корейская. 22 двора и 10 фанзъ.	1) Провѣрить бродъ черезъ р. Майхэ при поднятіи воды выше нормальнаго уровня. Рабочихъ—30 чел. Время — 2 часа.	По лѣвую сторону: долина р. Майхэ и высоты праваго ея нагорнаго берега. По правую сторону: рѣка Майхэ на всемъ протяженіи дороги.	Биваки: По лѣвому берегу рѣки Майхэ сѣвернѣе, западнѣе и южнѣе д. Многоудобной на 2—3 полка. Позиціи: на южныхъ склонахъ высотъ праваго берега р. Майхэ, у брода, фронтомъ на югъ, на 2—3 роты.	

Протяженіе.	Проходимость: удобно проходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ: твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1—2).	Подъемы и спуски, требующіе припряжки и тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
					наго теченія и глубокой воды (до $2^1/_2$ арш.) непроходимъ. При высотѣ воды выше обыкновеннаго уровня на $^1/_2$ аршина—проходимъ. При переправѣ бродомъ необходимо держать слѣдующее направленіе: отъ начала брода черезъ протокъ къ гальковому острову (длиной 5 саж., глубиной—3 арш.), далѣе по берегу гальковаго острова (12 саженей) и въ бродъ черезъ русло р. Майхэ (длиной 6 саж., глубиной $2^1/_2$—3 арш.). Имѣется 2 лодки — одна на 4 чел., другая для 2-хъ, но вслѣдствіе бурнаго теченія переправа на лодкахъ—опасна. При движеніи мимо д. Многоудобной въ д. Сицу—бродъ минуется.

Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудныя и требующія обязательнаго исправленія мѣста (рота—часъ).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.

Протяженіе.	Проходимость: удобно проходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ: твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1—2).	Подъемы и спуски, требующіе припряжки и тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
18½ верстъ. (до церкви).	4) Отъ д. Многоудобной до д. Сици (Сатизкой колоніи): дорога по долинѣ рѣки Майхэ и р. Сатизы, вслѣдствіе разлива р. Майхэ и непроходимаго брода черезъ р. Майхэ,—въ настоящее время непроходима. Обходная дорога идетъ по высотамъ праваго нагорнаго берега р. Майхэ и р. Сатизы, не переходя вышеизслѣдованнаго брода черезъ Майхэ Дорога— удобна для движенія пѣхоты и конницы и съ легкимъ обозомъ. Труднопроходима для полевой артиллеріи и тяжелыхъ обозовъ.	Черноземный, глинистый и каменистый, мѣстами сильно заболоченный.	Въ 1 повозку.	Спускъ съ перевала на протяженіи ¼ вер. потребуетъ тормозовъ	1) До перевала 5 бродовъ черезъ топкіе ручьи. Необходимы мосты. 2) Топкій бродъ дл. 3 шаг., глуб. 1½ арш., черезъ ручей у восточной окраины д. Сицы.
22 версты. (до восточной окраины) 22½ версты.	5) Отъ д. Єицы до д. Ново-Хатуничи: дорога	По долинамъ р. Сатизы и р. Майхэ— глинистый,	Въ 1 повозку.	Перевалъ въ долину р Майхэ ни припряжекъ, ни	1) Мостъ черезъ ручей, впадающій въ Сатизу, у восточной окраины

Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудныя и требующія обязательнаго исправленія мѣста (рота—часъ).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Деревня Многоудобная. 38 дворовъ.	1) Устроить 5 мостиковъ черезъ ручьи до перевала длиной въ 1—1 1/2 сажени. Рабочихъ—1/2 р. Время—6 час. 2) Фашинировать бродъ черезъ ручей у восточной окраины д. Сицы. Рабочихъ—20 чел. Время — 4 часа. 3) Фашинировать топкія и заболоченныя мѣста на всемъ протяженіи дороги. Рабочихъ—2 роты. Время—8 часовъ.	По правую сторону: высоты праваго нагорнаго берега рѣки Майхэ и рѣки Сатизы. По лѣвую сторону Соловейцева падь, долина ручья и высоты 98 и 188.	Нѣтъ. На перевалѣ можетъ быть выбрана позиція на 1 роту и болѣе для временнаго задержанія наступленія непріятеля	
Деревня Сицы (Сатизкая колонія). 12 дворовъ корейскія фанзы.	1) Проложить дорогу отъ д. Сицы до высотъ, гдѣ поднимается до-	По лѣвую сторону: высоты лѣваго нагорнаго берега рѣки Са-	Биваки: полосой вдоль дороги и праваго берега р. Майхэ	

Протяженіе.	Проходимость: удобно проходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ: твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1—2).	Подъемы и спуски, требующіе припряжки и тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
$23^{1/4}$ версты.	по долинѣ р. Сатизы, указанная на верстовомъ планѣ была непроходима, вслѣдствіе разлива рѣки. Къ высотамъ можно пройти полевой дорогой и тропой. Весь участокъ удобопроходимъ для пѣхоты и конницы съ легкимъ обозомъ, труднопроходимъ для полевой артилеріи и обозовъ, тяжело нагруженныхъ.	черноземный и болотистый; по высотамъ—каменистый и растительный, мѣстами сильно заболоченный.		тормозовъ не требуетъ.	д. Сицы. Подходы къ мосту фашинированы. 2) 3 брода черезъ р. Сатизу и ея протоки — у д. Сицы—длиной 3, 3 и $1^{1/2}$ шаг., глубиной $2^{1/2}$, $2^{1/2}$ и $1^{1/2}$ арш. Дно твердое. 3) Бродъ черезъ ручей, впадающій въ р. Сатизу, при подходѣ къ высотамъ (у кит. фанзъ), длиной 2 шаг., глубиной 2 арш. 4) Бродъ черезъ ручей по высотамъ (въ $1^{1/2}$ в. отъ фанзъ) длиной 1 шаг., глубиной $1^{1/2}$ шаг., дно твердое. 5) Мостъ длиной 2 шаг., черезъ ручей въ $^{3/4}$ в. до перевала. 6) Топкая гать и мостъ черезъ ручей, впадающій въ р. Майхэ, въ 1 в. отъ перевала. 7) При слѣдованіи въ д. Харитоновку двойной бродъ черезъ р. Майхэ (2 рукава), длиной 5 и 3 шаг., глубиной 3 и 4 арш.
$26^{1/2}$ верстъ (гдѣ отдѣляется дорога въ д. Харитоновку).					

Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудныя и требующія обязательнаго исправленія мѣста (рота—часъ).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
2 китайскія фанзы.	рога на перевалъ, протяженіемъ въ 1 1/2 вер. Рабочихъ — 2 роты. Время — 10 часовъ. 2) Фашинировать заболоченныя мѣста по высотамъ до перевала. Рабочихъ— 1 рот. Время— 6 часовъ. 3) Устроить насыпь и фашинировать дорогу черезъ долину р. Майхэ, въ 1/2 вер. отъ перевала, на протяженіи 1/2 версты. Рабочихъ — 1 рота. Время — 10 часовъ. 4) Фашинировать топкія мѣста по дорогѣ вверхъ долины рѣки Майхэ. Рабочихъ—1 рот. Время—6 часовъ.	тизы. Перевалъ въ долину р. Майхэ, долина р. Майхэ и высоты праваго нагорнаго берега р. Майхэ. По правую сторону: Р. Сатиза, высоты между долинами рѣкъ Сатизы и Майхэ, перевалъ и р Майхэ на остальномъ протяженіи до д. Ново-Хатуничи.	сѣвернѣе и южнѣе д. Ново-Хатуничи, на дивизію. Позиціи: арьергардная позиція на перевалѣ для временнаго задержанія, фронтомъ на юго-западъ для 1—2 ротъ.	
Деревня Харитоновка. 61 дворъ.				

Протяженіе.	Проходимость: удобно проходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ: твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1—2).	Подъемы и спуски, требующіе припряжки и тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
					8) 7 мостовъ черезъ ручьи, впадающіе въ р. Майхэ, въ 2—2 1/2 и 3 в. до д. Ново-Хатуничи.
32 версты.	6) Отъ д. Ново-Хатуничи по долинѣ Часовенской пади въ долину р. Супутинки:	Каменистый, растительный, мѣстами сильно заболоченный.	Въ 1 повозку.	Перевалъ при долинѣ Часовенской пади въ долину ключа, впадающаго въ Супутинскій ручей.	1) Въ 1/2 в. отъ д. Ново-Хатуничи бродъ черезъ ручей длиной 4 шаг., глубиной 2 арш.
33 версты.	а) отъ д.				2) Далѣе въ 1 в.—бродъ черезъ Часовенскій ручей, длин. 2 шаг., глуб. 1 арш.
33 1/4 версты.	Ново-Хатуничи до послѣдней фанзы въ Часовенской пади — дорога проходимая для пѣхоты и конницы съ легкимъ двуколочнымъ обозомъ, трудно-проходимая для артиллеріи.				3) далѣе въ 2 3/4 в.—бродъ черезъ Часовенскій ручей, длиной 1 1/2 шаг., глуб. 1 1/2 арш.
34 версты.					4) Далѣе въ 3/4 в. бродъ черезъ ключъ, впадающій въ Часовенскій ручей, длин. 3 шаг., глубин. 2 арш., дно топкое.
46 верстъ.	б) далѣе по Часовенской пади черезъ перевалъ въ долину ручья, впадающаго въ р. Супутинку и до фанзы при смолокурнѣ въ долинѣ этого ручья тропа прохо-				5) Далѣе въ 1 в. бродъ черезъ ключъ, впадающій въ Часовенскій ручей, длиной 1 1/2 шаг., глуб. 1/2 арш. 6) Бродъ черезъ ручей впадающій въ р. Супутинку, длиной 1 1/2 шаг., глубин. 1 арш.

Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудныя и требующія обязательнаго исправленія мѣста (рота—насъ).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Деревня Ново-Хатуничи. 35 дворовъ. Кит. фанза. Кит. фанза. Отд домъ (строющійся). Фанза при смолокурнѣ (пустая).	1) Разсчистить отъ бурелома, зарослей и камней, и расширить дорогу на всемъ протяженіи. Рабочихъ—4 роты. Время — 48 часовъ. 2) Раздѣлать подъемы и спуски къ бродамъ и мѣстами фашинировать дно. Рабочихъ—1 рот. Время — 10 час. 3) Фашинировать заболоченныя мѣста. Рабочихъ — 2 роты. Время—24 часа. 4) Раздѣлать подъемъ и спускъ съ перевала. Рабочихъ—2 роты. Время — 12 часовъ. 5) Фашинировать переходъ черезъ долину р. Супутинки до брода черезъ нее. Рабочихъ—$^1/_2$ роты. Время 6 часовъ. 6) Установить оріентировочные знаки по всему протяженію.	По правую сторону: долина р. Майхэ, высоты лѣваго берега долины Часовенскаго ручья, высоты — водораздѣлъ бассейновъ рѣки Майхэ и р. Супутинки, высота праваго берега ручья, впадающаго въ р. Супутинку и долина р. Супутинки. По лѣвую сторону: Долина р. Майхэ, высоты праваго берега долины Часовенскаго ручья, высоты — водораздѣлъ бассейновъ р.р. Майхэ и Супутинки, высоты лѣваго берега ручья, впадающаго въ р. Супутинку и долина р. Супутинки.	Нѣтъ.	

Протяженіе	Проходимость: удобно проходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ: твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1—2).	Подъемы и спуски, требующіе припряжки и тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
	димая лишь для пѣхоты и конницы, трудно-проходимая даже для легко-нагруженныхъ двуколокъ (въ однулошадь), в) далѣе отъ этой фанзы при смолокурнѣ до рѣки Супутинки дорога, проходимая для пѣхоты и конницы съ легкимъ двуколочнымъ обозомъ и для горной артиллеріи, трудно-проходимая для пѣшей артиллеріи.				7) Бродъ черезъ тотъ же ручей, пройдя полуразрушенную смолокурню, длиной $1^{1/2}$ шаг., глуб. 1 арш. 8) Бродъ черезъ тотъ же ручей, у второй смолокурни, длиной $2^{1/2}$ шаг., глубин. 2 арш. 9) Далѣе въ 1 в.—бродъ черезъ ручей, длиной $^{1/2}$ шаг., глуб. $1^{1/2}$ арш. 10) Бродъ черезъ ручей въ долинѣ рѣки Супутинки, длиной 1 шаг., глубиной 1 арш. 11) Бродъ черезъ р. Супутинку, длиной 5 шаг., глубиной $2^{1/2}$ арш.
$48^{1/2}$ вер. 53 вер. 54 вер $55^{1/2}$ вер. $55^{3/4}$ вер.	7) отъ перваго брода черезъ р. Супутинку до Павликовскаго винокуреннаго завода: удобо-проходима для пѣхоты и конницы съ легкимъ двуколочнымъ обозомъ и для	Растительный и болотистый до выхода изъ лѣсовъ, глинистый и каменистый, частью болотистый до Павликовскаго винокуреннаго завода.	Въ 1 повозку.	Нѣтъ.	1) Послѣ перваго брода черезъ р. Супутинку—второй бродъ въ 1 верстѣ—длин. 7 шаг., глуб. $1^{1/2}$ арш. Дно твердое. 2) Далѣе въ 1 в. бродъ 3-й длин. 12 шаг., глуб $1^{1/2}$ арш. 3) Далѣе въ $^{1/8}$

Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудныя и требующія обязательнаго исправленія мѣста (рота—часъ).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Два барака (пустыхъ). Бараки лѣсорубовъ. Пасѣка. Пасѣка. Пасѣка.	1) Раздѣлать спуски и подъемы къ бродамъ черезъ р. Супутинку. Рабочихъ — 2 роты. Время — 12 часовъ. 2) Фашинировать заболоченныя и топкія мѣста. Рабочихъ—2 роты. Время — 24 часа.	По правую сторону: долина рѣки Супутинки и высоты праваго ея нагорнаго берега, на всемъ протяженіи участка. По лѣвую сторону: долина р. Супутинки и высоты лѣваго ея нагорнаго берега.	Биваки: 1) У корейской деревни (у дома лѣсника)—на дивизію. 2) У Павликовскаго винокуреннаго завода—на дивизію и болѣе. (имѣнье Пьянковыхъ). Позиціи: 1) На высотахъ	

Протяженіе.	Проходимость: удобно проходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ: твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1—2).	Подъемы и спуски, требующіе припряжки и тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
56 вер. 59½ вер. 60 вер. 60½ вер. 64 вер. 64½ вер. 65½ вер. 66½ вер.	горной артиллеріи; безъ исправленія труднопроходима для пѣшей артиллеріи и для тяжелыхъ обозовъ.				в. — 4-й бродъ, длин. 7 шаг., глубин. 1½ арш. 4) Далѣе въ ¾ в. — 5-й бродъ, длин. 6 шаг., глубиной 1 арш. 5) Далѣе въ 1½ в. — 6-й бродъ, длин. 10 шаг., глуб. 1 арш. 6) Далѣе въ ¼ в. — 7-й бродъ, длин. 6 шаг., глубин. 1½ арш. 7) Далѣе въ ¾ в. — 8-й бродъ, длин. 7 шаг., глубин. 1½ арш. 8) Далѣе въ 1½ в. — 9-й бродъ, длин. 4 шаг., глубин. 2½ арш. 9) Далѣе въ 1¾ в. — 10-й бродъ, длин. 5 шаг., глуб. 1½ арш. 10) У дома лѣсника—11-й бродъ черезъ р. Супутинку, длиной 15 шаг., глуб. 1½ арш. 11) Мостъ черезъ ручей Молоканку. 12) Въ 1½ в. до Павликовскаго завода мостъ черезъ ручей, впадающій въ р. Супутинку. 13) У Павликовскаго завода —

Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудныя и требующія обязательнаго исправленія мѣста (рота—часъ).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Корейская деревня 18 фанзъ. Домъ лѣсника. Корейскія фанзы. Корейскія фанзы. Корейская фанза. Корейская фанза. Корейская фанза.			праваго берега долины р. Супутинки, сѣвернѣе и къ сѣверо-западу отъ Корейской деревни у дома лѣсника, фронтомъ на югъ, на полкъ и болѣе. 2) У Павликовскаго завода, фронтомъ на юго-востокъ, на 2 роты.	

Протяженіе.	Проходимость: удобно проходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ: твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1—2).	Подъемы и спуски, требующіе припряжки и тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
					мостъ (собственный завода) — черезъ р. Супутинку.
67 верстъ.	8) Отъ Павликовскаго винокуреннаго завода до города Никольскъ-Уссурійскаго: Удобопроходима для всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ.	Глинистый и мѣстами болотистый.	Въ 1 повозку.	Нѣтъ.	1) Мостики черезъ ручьи, впадающіе слѣва въ р. Супутинку. Всѣ исправлены и прочны. 2) Военная дамба и мостъ черезъ р. Супутинку у г. Никольскъ-Уссурійскаго.
67 3/4 вер.					
68 вер.					
68 3/4 вер.					
71 вер.					
72 1/2 вер.					
77 вер.					
77 1/2 вер.					
78 1/2 вер.					
79 1/2 вер.					
81 вер.					
81 1/3 вер.					
85 1/2 вер.					
88 верстъ.					

Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудныя и требующія обязательнаго исправленія мѣста (рота—насъ).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Павликовскій винокуренный заводъ. Домъ лѣсника. Корейская фанза. Корейская фанза. Заимка и фанзы (влѣво въ 1½ и 1 вер). Два корейскихъ двора. Заимка Рутковскаго. 10 домовъ. (въ ½ вер. влѣво). Корейскій дворъ. Корейскій дворъ. Заимка Респянскаго. 3 двора (въ 1 вер. влѣво). Корейская деревня. Три корейскихъ двора. Корейская деревня и 1 рус. дворъ. Корейскія фанзы и сторожка у переѣзда черезъ желѣзную дорогу. Городъ Никольскъ-Уссурійскій (юго-восточная окраина),	Нѣтъ.	По правую сторону: Рѣка Супутинка и долина ея, высоты праваго ея нагорнаго берега. По лѣвую сторону долина лѣваго берега р. Супутинки и высоты лѣваго нагорнаго берега долины ея.	Биваки: 1) У заимки Рутковскаго на дивизію. 2) У заимокъ Респянскаго на дивизію. 3) У горы Ѳениной—на дивизію и болѣе. Позиціи: У заимки Рутковскаго и на высотахъ горы Лахматой, фронтомъ на югъ и юго-востокъ, на дивизію.	

Маршрутъ

Шнотово - Майхинская — Ново -

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
8	д. Майхэ (Майхинское).	двор. 41, кол. 1	Постройки исключительно деревянныя, типа русскихъ тесаныхъ избъ съ деревянными крышами, но есть и съ цинковыми. Жилыхъ построекъ — 55, нежилыхъ — 52.	Дорога шириной 6—8 шаг., съ каменистымъ на перевалѣ и съ земляным въ долинѣ грунтами. При подъемѣ требуетъ тормоза (20—25°). Остальныя мѣста не требуютъ тормоза (8—10°). На перевалѣ по обѣ стороны долины съ правой — крутые скаты горъ, съ лѣвой — болотистая долина.
$15^{1/2}$	д. Андреевка (корейская).	двор. 22, кол. 10	Постройки глиняныя мазанки съ плетеными заборами, типа корейскихъ построекъ. Дворы разбросаны въ безпорядкѣ на большомъ пространствѣ и улицъ нѣтъ. Есть школа.	Дорога шириной 6—8 шаг., съ грунтомъ каменистымъ на перевалѣ и черноземнымъ въ долинѣ. При подъемѣ на скаты сопки дефиле, ограниченное съ лѣвой стороны—скатами горъ, съ правой—р. Майхэ и ея рукавами, подъемъ не требуетъ тормоза. Долина болотиста и непроходима безъ дороги, особенно въ дождливое время. По сторонамъ дороги трава и въ дефиле—лѣсъ. По сторонамъ дороги движеніе неудобно.

№ 42

Хотуничи, длиной 37 верстъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
На Майхинской долинѣ при переѣздѣ ея по дорогѣ болото, проходимое только по дорогамъ. Мостъ черезъ р. Майхэ деревянный съ перилами и съ сѣверной стороны—ворота. Мостъ на бревенчатыхъ козлахъ. Длина моста—98 шаг., ширина 8 шаг. Остальные мосты черезъ ручьи, длиною 3, 4 и 5 шаг., шириною—5—6 шаг., изъ хвороста или досокъ.	Параллельной дороги отъ с. Шкотово—нѣтъ, за исключеніемъ конно-желѣзной дороги отъ впаденія Баталянзы въ р. Майхэ.	Наиболѣе западная позиція у д. Шкотово на пѣхот. дивизію съ ея артиллеріей. На перевалѣ — фронтомъ на западъ. Подступовъ удачныхъ нѣтъ, впереди непроходимая преграда — болота и р. Майхэ. Обстрѣлъ большой. Бивакъ у д. Шкотово; вода, дрова и фуражъ есть въ деревнѣ.
Много небольшихъ мостовъ, длиной 4, 5, 6 шаг. Изъ нихъ два требуютъ исправленія на 2-й верстѣ отъ деревни Майхинской.	Параллельная дорога — конно-желѣзная изъ угольныхъ копей по лѣвой сторонѣ долины подъ скатами горъ.	У с. Многоудобное, за селомъ на рядѣ горъ, мало покрытыхъ лѣсомъ, но высокой травой. Командующая высота-гора Ванбанъ. Позиція на $2^1/_2$ дивизіи съ ихъ артиллеріей. Фронтомъ на югъ, подступы по р. Сыча (Сатиза) и р. Майхэ.

1	2		3	4
20	с. Многоудобное (Цан-банъ).	двор. 38, кол. 8	Постройки русскія, тесанныя избы съ деревянными крышами. Есть деревян. церковь.	Дорога шириной 6—7 шаг., съ грунтомъ, черноземнымъ идетъ по болотистой долинѣ безъ подъемовъ, за исключеніемъ 1—2 верстъ передъ с. Многоудобнымъ, но тормоза не требуетъ. Движеніе по сторонамъ дороги неудобно.
28	д. Харитоновка (Манюня) русско-корейская.	двор. 17, (изъ нихъ 5 русскихъ) и 11 кол.	12 корейскихъ глиняныхъ фанзъ съ плетеными заборами. 5 русскихъ тесаныхъ избъ, изъ нихъ 4 неоконченныхъ.	Дорога шириной 5—6 шаг. идетъ по правому берегу (Сатиза) р. Сычи. По сторонамъ дороги сухая равнина, при переѣздѣ черезъ р. Сыча—лѣсъ. Далѣе дорога съ грунтомъ каменистымъ идетъ подъ скатами горъ и дѣлаетъ перевалъ черезъ нихъ. Тормоза нигдѣ не требуется. Пересѣкаетъ дефиле, болотистую долину р. Майхэ, гдѣ на дорогѣ хворостяная настилка. Движеніе по сторонамъ — неудобное.
33	д. Ново-Хотуничи.	двор. 27, кол. 1	Постройки русскія, бревен. избы съ деревянными крышами. Есть деревянная церковь.	Дорога идетъ по сухой, не въ дождливое время, долинѣ, поросшей высокой травой. Дорога шириной 5—6,5 шаг., безъ подъема. За 3 версты до с. Ново-Хотуничи—лѣсъ вплоть до самаго села.

5	6	7
Мостъ передъ самымъ бродомъ черезъ р. Майхэ требуетъ исправленія (3 — 4 бревна или толстыхъ досокъ), длиной мостъ—5 шаг., шириной 6 шаг.	Параллельная дорога конно-желѣзная изъ угольныхъ копей по лѣвой сторонѣ долины подъ скатами сопокъ. Ширина между рельсами $1^1/_2$.	Впереди большой обстрѣлъ до 5 верстъ до противолежащихъ горъ — и вдоль долины р. Майхэ. Впереди препятствіе р. Майхэ и болото. Бивакъ позади перевала, южнѣе деревни Харитоновки, гдѣ можно достать дрова, фуражъ (д. Многоудобное, Харитоновка и Ново-Хотуничи) и вода (колодцы Харитоновки и р. Майхэ).
Бродъ черезъ р Майхэ у д. Многоудобное, длиною въ 30 шаг., глубиною въ $1^1/_2$ аршина, съ пологими спусками и каменистымъ (гальки) дномъ. Далѣе бродъ черезъ р. Сыча, съ пологими скатами, каменистымъ дномъ. Глубина $^1/_4$ арш., длиной 12 шаг. Бродъ въ лѣсу.	Есть обходная тропа для пѣшаго по долинѣ р. Майхэ. Проѣзжей дороги нѣтъ, за исключеніемъ дороги по лѣвой сторонѣ долины р. Сычи. Сходятся передъ переваломъ.	
Мосты черезъ рукава р. Майхэ близъ деревни Ново-Хотуничи длиной 4, 5, 6 шаг. и шириной 6 шаг., требуютъ исправленія (бревно или доски).	Есть тропа черезъ д. Харитоновку подъ скатами сопокъ до с. Ново-Хотуничи.	Удобной позиціи нѣтъ. Есть въ сторонѣ между р. Тоуза и р. Супутинкой и р. Сыча (Сутиза). Неудобство ея — покрыта непроходимымъ лѣсомъ.

1	2		3	4
37	Ущелье р. Тоуза. (На второй верстѣ по параллельной дорогѣ — китайскія фанзы въ вырубленномъ лѣсу).	10 фанзъ, 3 кол.	Постройки— китайскія фанзы.	Дорога шириной 3, 4, 5 шаг., съ грунтомъ черноземнымъ, идетъ по сухой долинѣ р. Майхэ и р. Тоузы, почти безъ подъема. По сторонамъ вначалѣ высокая трава, перерѣзанная отдѣльными деревьями. Далѣе—лѣсъ. Дорога мало наѣзжена.

Маршрутъ

Ново-Хотуничи—

1) Изъ деревни Ново-Хотуничи до деревни Николаевки 40 верстъ. Дорога по очень каменистой мѣстности; его слѣдуетъ исправить для пропуска отряда незначительныя рѣчки. Всѣ броды съ пологими спусками, каменистымъ дномъ; до 1 арш. Въ настоящемъ видѣ дорога можетъ пропускать пѣхоту, кавалерію, требуетъ незначительныхъ исправленій. 2) Отъ деревни Николаевки до дорога; 1 бродъ: 10 саж. ширина, 1 арш. глубина,

*) Развѣдка офицера въ 1904 г.

5	6	7
Мостъ черезъ р. Тоуза у самаго с. Ново-Хотуничи длиной 9 шаг., требуетъ исправленія (5 бревенъ или толстыхъ досокъ). Мостъ на бревенчатыхъ козлахъ. Далѣе бродъ черезъ р. Майхэ въ лѣсу. Длиною бродъ 6 шаг., спуски пологіе, дно каменистое.	Есть дорога, переходящая въ тропу черезъ китайскія фанзы подъ сопками, въ лѣсу по правой сторонѣ долины и по правому берегу р. Тоуза.	

№ 43 *).

Казакевичево.

идетъ все время колесная, перевалъ незначительный, 4 версты путь слѣдуетъ изъ 4-хъ родовъ оружія. Имѣется на пути 17 бродовъ черезъ Майхэ и другія ширина бродовъ колеблется отъ 2 аршинъ до 6 саж., глубина отъ $^1/_4$ арш. артиллерію и обозъ. Для удобства движенія артиллеріи и обоза дорога деревни Лефинка (близъ деревни Казакевичи) 10 вер. Хорошая проселочная дно каменистое, теченіе быстрое, спуски пологіе.

Маршрутъ

Отъ села Шкотово

Протяженіе.	Проходимость: удобно проходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ: твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1—2).	Подъемы и спуски, требующіе припряжки и тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
0	По своимъ свойствамъ въ отношеніи проходимости, вся дорога можетъ быть раздѣлена на слѣдующія части: 1) Шкотово—з. Хомякова, 2) з. Хомякова—р. Батальянцза, 3) р. Батальянцза—з. Орлова, 4) з. Орлова—с. Кневичи и 5) с. Кневичи—д. Угловая. Каждая изъ этихъ частей должна быть разсмотрѣна отдѣльно: 1) до з. Хомякова (б. Компаньенкова)	Мягкій глинисто-каменистый отъ с. Шкотово до перевальчика мимо высоты 13,2 ($1^1/_2$ версты отъ почтовой дороги). Болотистый отъ высоты 13,2 до ж. д. моста черезъ р. Майхэ; далѣе—растительный и болотистый.	До высоты 13,2—въ 2 повозки, далѣе по болоту дорога часто развѣтвляется; вездѣ въ 1 повозку. Отъ переѣзда, не доходя желѣзнодорожнаго моста черезъ р. Майхэ,—тропа; можно объѣхать по дорогѣ, служащей для возки дровъ и лѣса, внизъ по правому берегу р. Майхэ и по восточному берегу озера у устья р. Батальянцзы, что удлиняетъ путь на $1^1/_2$ версты.	Нѣтъ.	С. Майхэ. Переправа по желѣзнодорожному мосту. Мостъ деревянный на 12 рядахъ свай, длиной 92 шаг., шириной — 8 шаг.; приспособленный для пѣшеходовъ; для переправы конницы необходимо устроить подъемы и спуски съ насыпи; для переѣзда артиллеріи и обозовъ аппарели и настилку для хода колесъ.

*) Рекогносцировку производилъ Ген. Шт. Капитанъ Михайловъ.

№ 44*).

до дер. Угловой.

Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудныя и требующія обязательнаго исправленія мѣста (рота—насъ).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
с. Шкотово 98 дворовъ.	1) Болото у устья рѣки Майхэ, длиной до 3-хъ в., фашинированіе дороги.—Рабочихъ 4 роты. Время—24 часа. 2) Прокладка дороги по тропѣ до з. Хомякова длиной въ 1 1/2 версты. Рабочихъ—2 роты. Время—8 часовъ. 3) Устройство аппарелей у желѣзнодорожнаго моста по насыпи. Рабочихъ 1/2 роты. Время— 6 часовъ. 4) Устройство настилки по мосту для колеснаго обоза. Рабочихъ—1/2 роты. Время—4 часа.	По правую сторону: подошва высотъ сѣвернѣе села Шкотово, далѣе до д. Хомякова — долина устья рѣки Майхэ. Желѣзнодорожное полотно идетъ все время параллельно дороги, отходя на 2—20 саженей. По лѣвую сторону: долина устья рѣки Цему-хэ; высота 13, и долина устья р. Майхэ, впадающей въ бухту Майтунъ. Озеро при впаденіи р. Батальянцзы въ р. Майхэ.	Биваки: у с. Шкотово—на дивизію съ артиллеріей и конницей. Позиціи: 1) у с. Шкотово, фронтомъ на югъ, на 1—2 дивизіи. 2) по высотѣ 13,2 (правофланговый участокъ позиціи Шкотовской)—фронтомъ на юго-востокъ, на 1 баталіонъ 3) На высотахъ съ з. Хомякова, фронтомъ на югъ и юго-востокъ, на 2 баталіона.	Дорога отъ села Шкотово до села Кневичи требуетъ серьезныхъ исправленій, безъ нихъ путь проходимъ лишь для пѣхоты и конницы безъ колеснаго обоза.

Протяженіе.	Проходимость: удобно проходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ: твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1—2).	Подъемы и спуски, требующіе припряжки и тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
$3^{1}/_{2}$ в.	дорога проходима для пѣхоты и конницы, трудно-проходима для горной артиллеріи и легконагруженныхъ двуколокъ, послѣ дождя непроходима для полевой артиллеріи и тяжелыхъ обозовъ.				
$5^{1}/_{2}$ в.					
$7^{1}/_{4}$ в	2) до р. Батальянцзы—дорога проходима для пѣхоты и конницы, трудно-проходима для артиллеріи и колеснаго обоза. Протяженіе этого участка—3 версты	Глинисто-каменистый, изъ наносной почвы, смытой съ сѣверныхъ высотъ; частью—растительный и болотистый.	Въ 1 повозку.	Нѣтъ.	1) Ручьи, стекающіе съ сѣверныхъ высотъ. Переправы по мостикамъ изъ накатника и въ бродъ. 2) Р. Батальянцза. Переправа по желѣзнодорожному мосту. Мостъ деревянный на 14 рядахъ свай, длиной 120 шаг., шириной 8. Свойства переправы одинаковы съ мостомъ черезъ р. Майхэ.
$8^{1}/_{2}$ в.	3) Отъ р. Батальянцзы до переѣзда черезъ желѣз-	До переѣзда черезъ желѣзную дорогу — глини-	Въ 1 повозку.	Нѣтъ.	1) Р. Малая Батальянцза въ бродъ. 2 лодки имѣются въ з. Орлова.

Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудныя и требующія обязательнаго исправленія мѣста (рота—часъ).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Корейская деревня. 4 двора.				
Заимка и дача Хомякова. 1 дворъ. 3 кор. двора.				
Заимка Дехтярева. 1 дворъ	1) Расширеніе пути и устройство удобныхъ переправъ черезъ ручьи. Рабочихъ—2 роты. Время — 6 часовъ. 2) Устройство аппарелей у желѣзнодорожнаго моста. Рабочихъ—1 рота. Время — 6 часовъ. 3) Устройство настилки по мосту для колеснаго обоза. Рабочихъ 1/2 роты Время.—5час.	По правую сторону: южные скаты высотъ между бассейнами рѣкъ Майхэ и Санъ-Пауза По лѣвую сторону: долина р. Батальянцзы. Вдоль берега рѣки (лѣваго) проходитъ желѣзнодорожное полотно.	Нѣтъ.	
	1) Устройство дороги-времянки. Рабочихъ—1 ро-	По правую сторону: до з. Орлова-желѣзнодорож-	Биваки: 1) У з. Орлова—на полкъ (съ западн. стороны).	

Протяженіе.	Проходимость: удобно проходима, трудно проходима, непроходима.	Грунтъ: твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1—2).	Подъемы и спуски, требующіе припряжки и тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
13 в.	ную дорогу (пройдя з. Орлова), на протяженіи — 6 вер. — дорога — „времянка“, — проходима для всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ.	сто-каменистый, мѣстами заболоченный, черезъ ложбины. Отъ переѣзда до с. Кневичи — глинистый и черноземный.			2) Ручьи въ неглубокихъ оврагахъ, впадающіе въ р. Б. Батальянцзу — въ бродъ.
19½ в.	4) Отъ переѣзда до с. Кневичи на протяженіи 5 верстъ (до выхода къ дорогѣ въ д. Угловук.), удобопроходима для всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ.				
	5) Отъ с. Кневичи до д. Угловой — дорога удобопроходима для всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ, за исключеніемъ низины (болота) въ 1—1½ верстѣ отъ с. Кневичи, которая въ дождливое время потребуетъ фашинированія.	Глинистый и черноземный; мѣстами (у с. Кневичи) — болотистый.	Въ 1 повозку.	Нѣтъ.	1) Ручьи, впадающіе въ рѣку Б. Батальянцзу. 2) Ручей Болотный. 3) Ручьи, впадающіе въ бухту Угловую. Переправы — въ бродъ и по мостикамъ изъ нанакатника.
32 в. (конечный пунктъ).					

Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудныя и требующія обязательнаго исправленія мѣста (рота—часъ).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
4 кор. двора. Заимка Орлова, дворъ и 10 кор. фанзъ. Село Кневичи. 133 двора.	та. Время—6 часовъ. 2) Разработка переправъ черезъ ручьи и ложбины по „времянкѣ“ Рабочихъ—1 рота. Время — 4 часа. 3) Разработка спуска и подъема въ оврагѣ въ 1/2 вер. не доходя с. Кневичи. Рабочихъ—1/2 роты. Время—4 часа.	ное полотно долины р. Батальянцзы. оз. Сана и р. Малой Батальянцзы, до с. Кневичъ — плоская высота у з. Орлова и долины бассейна р. Б. Батальянцзы. По лѣвую сторону: сѣверные склоны высотъ между озерными ключами и устьемъ р. Майхэ; отъ з. Орлова—долина бассейна р. Б. Батальянцзы.	2) У с. Кневичи, (по западной и восточной сторонѣ)—на дивизію и болѣе. Позиціи: Нѣтъ.	
	1) Фашинированіе дороги въ низинѣ с. Кневичи на протяженіи 1 версты. Рабочихъ—2 роты. Время — 8 часовъ. 2) Исправленіе мостиковъ. Рабочихъ—1 рота. Время—6—8 часовъ.	По правую сторону: долина бассейна р. Б. Батальянцзы. По лѣвую сторону: та же долина и сѣверные склоны высотъ между бухтой Угловой и озерными ключами. По этимъ склонамъ проходитъ полотно желѣзной дороги изъ Шкотова къ ст. Угольной.	Биваки: у д. Угловой на дивизію.	
Деревня. Угловая 96 дворовъ.				

Маршрутъ

Угловая — Шкотово,

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	дер. Угловая.	96 двор. 3 кол.	Постройки деревянныя, типа русск. тесаныхъ избъ, крыши крыты по большей части листовымъ оцинкованнымъ желѣзомъ. Встрѣчаются крытыя тесомъ и соломой, послѣдней рѣдко.	Дорога Угловая—Шкотово проведена съ началомъ постройки Сучанской желѣзнодорожной вѣтки. Ширина дороги 3—4 аршина, грунтъ глина, спусковъ и подъемовъ, требующихъ припряжки или тормоза нѣтъ. По бокамъ дороги кустарникъ. Есть 2 гати: одна длиной 210 шаг.; другая 350; гати вполнѣ исправны и ремонта не требуютъ. Двигаться по сторонамъ дороги нельзя, ибо дорога прорублена въ лѣсу.
8	Разъѣздъ Сучанскій желѣзнодорожной вѣтки „Озерный ключъ“.	—	Зданія разъѣзда кирпичныя крытыя желѣзомъ.	Мѣстами дорогу довольно часто пересѣкаютъ корни деревьевъ или торчатъ срѣзанные пни, что нѣсколько затрудняетъ движеніе.
17	Шкотово.	—	Постройки деревянныя, типа русскихъ избъ, крыши желѣзныя, но есть тесовыя, есть зданія изъ кирпича, есть церковь.	Отъ разъѣзда Озерной ключъ и до переправы черезъ р. Большая Батальянцза дорога пересѣкаетъ много хребтиковъ и ложбинокъ, то поднимаясь, то спускаясь; спустившись съ послѣдняго бугра, дорога до переправы идетъ гатью 250. Паромъ очень малъ и тяжелъ, поднимаетъ только 1 груженую повозку

*) Рекогносцировку производилъ поручикъ 1-го Восточно-Сибирскаго стрѣлковаго Его Величества

№ 45 *).

длина 25 верстъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Пни и корни, попадающіеся на дорогѣ, мѣшаютъ движенію. При переправѣ черезъ рѣку Батальянцзу движеніе даже маленькаго отряда будетъ надолго пріостановлено, благодаря отсутствію хорошаго подъема. Существующій паромъ можетъ поднять только 2 груженыхъ двуколки или 3 всадниковъ, ширина рѣки въ данномъ мѣстѣ 100—120, переправа въ одну сторону занимаетъ 3 минуты. Послѣ переправы дорога идетъ цѣлиной топью по кочкамъ шаговъ 600 и послѣ, перейдя насыпь желѣзной дороги, идетъ вдоль кряжа горъ и дойдя до рѣки Майхэ—переправа. Паромъ еще хуже чѣмъ на Батальянцзѣ, можно переправляться только по одной двуколкѣ, ширина рѣки 120, длительность переправы 4 минуты. Если бы пѣхота при переправѣ не имѣла обозовъ, то она могла бы переправиться по желѣзнодорожнымъ мостамъ, построеннымъ черезъ рѣки Батальянцзу и Майхэ.	Параллельныхъ дорогъ въ 3-хъ верстной полосѣ нѣтъ. Описываемая дорога играетъ малую роль при сообщеніи между жителями мѣстныхъ деревень. Но въ военномъ отношеніи дорога важна. Ибо въ военное время дорогой вдоль бухты Майшунь двигаться нельзя, ввиду обстрѣла съ судовъ. Самая плохая часть этой дороги весь участокъ между Майхэ	1-я Позиція у заимки Копталынкова. позиціями на случай наступленія противника этой дорогой со стороны Шкотова могутъ служить высоты по правому берегу рѣки Большая Баталянза, что противъ желѣзнодорожнаго моста. Позиція очень хорошая по обстрѣлу и для противника крайне трудная переправа (вбродъ нельзя) подъ огнемъ. Здѣсь 2 баталіона при 1 батареѣ могутъ задержать вполнѣ бригаду пѣхоты. Другой позиціей могутъ служить высота у заимки Орлова и высота 49,6 (склоны ея поросли лѣсомъ, но не особенно густымъ, возможно занять ихъ стрѣлками). Недостатокъ данной позиціи легкій и скрытый обходъ ея праваго фланга. 3-й позиціей могутъ служить высоты лѣвой стороны

полка Крузе, 1906 года октября мѣсяца.

1	2	3	4
			или 3-хъ всадниковъ; переправа 3 минуты.
			2-я переправа на Майхэ 4 минуты, паромъ еще хуже.

5	6	7
Обозы по этимъ мостамъ двигать нельзя. Но мосты можно приспособить для движенія обозовъ (настилка и перила).	и Шкотовымъ, необходимо проложить гать, обозамъ двигаться нельзя.	Озерныхъ ключей (Широкая падь). Недостатки — обходъ праваго фланга и не особенно открытая мѣстность передъ фронтомъ позиціи (мелкій лѣсъ и кустарникъ по берегу рѣчки Ключевой и очень высокая болотная трава и кочки). Квартиро-бивакъ у Кисвичей на бригаду пѣхоты съ ея артиллеріей, кавалеріей, фуража сѣна достаточно, овса нѣтъ, воды достаточно, дровъ мало.

Маршрутъ

Отъ Шкотова до

Протяженіе.	Проходимость: удобопроходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ: Твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1—2).	Подъемы и спуски требующіе припряжки или тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
10 верстъ.	Въ сухое время удобо-проходима; въ дождливое трудно-проходима.	Черноземъ на глинахъ.	1	Перевалъ отъ Шкотова, высотой около 120 сажен., подъемъ до 15°; спускъ 5,7°.	Р. Майхэ и ея рукавъ (Сочены) мосты. До 12 ручьевъ, воды которыхъ заболачиваютъ почву. Броды: черезъ рукавъ (Сонвосутъ), глубина $^1/_2$ аршина, дно твердое, берега вязкіе.
		Черноземъ на глинахъ.		Крутой перевалъ между д. Майхинской и Суражевкой.	Черезъ Майхэ у моста; глубина 1 арш. дно твердое. Броды открываются въ низкую воду Черезъ р. Сангаузы, мостъ длиной 10 с., шириной 6 арш.; настилка полубревна и доски до $1^1/_2$ в.
16 верстъ.	Въ сухое время удобо-проходима; въ дождливое трудно-проходима.	Черноземъ на глинахъ.	1		Мостъ черезъ Б. Батальянцзу требуетъ исправленія.
9 верстъ.			1	Нѣтъ.	Броды: черезъ р. М. Баталь-

№ 46*).

Раздольнаго.

Связующіе пути.	Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудные и требующіе обязательнаго исправленія мосты, (рота—часть).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Отъ Шкотово вдоль желѣзной дороги на Кневичи. Отъ сѣв.-зап. опушки д. Шкотово отходитъ отъ дороги въ обходъ главнаго перевала и соединяется съ главной въ первой лощинѣ за переваломъ.	Шкотово 85.	Мосты черезъ Майхэ не надежны. Надо новую настилку и устой.	Послѣ перевала выходитъ на болотистую долину р. Майхэ.	Позиція: Шкотово на дивизію. Бивакъ: у сѣв. окр. Шкотово на дивизію. Позиція: у д. Майхинской по правому берегу долина р. Майхэ; у с. Кролевецъ на полкъ пѣхоты съ батареей. Бивакъ: у д. Майхинской; 2) у перевала; 3) у моста черезъ рѣку Санъ—Паузы.	Въ сухое время дорога проходима для всѣхъ родовъ оружія; въ дождливое трудно проходима, мѣстами (при переправѣ черезъ болотистые ручьи)—недоступна для обозовъ и артиллеріи безъ предварительнаго исправленія.
	Майхинская 48.		Сначала долиной р. Майхэ (отъ 2 в.), затѣмъ подымается до перевала. Послѣ перевала дорога идетъ по предгорью, пересѣкая рядъ балокъ.		
	Кролевецъ 87.	Особенно топкое мѣсто — при пересѣченіи дороги ручьемъ Кролевецъ.	Ровная, открытая, допускающая движеніе по сторонамъ дороги на всемъ	Бивакъ у моста рѣки Б. Батальянцза.	
	Кневичи 139.				

Протяженіе.	Проходимость: удобопроходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ: Твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1—2).	Подъемы и спуски, требующіе припряжки или тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
11 Итого 46 в.			1	Нѣтъ.	янцзу и перевал. р. Кролевецъ. Рядъ безымянныхъ ручьевъ, черезъ которые дорога проходитъ бродомъ или полевымъ мостикомъ.
10 10	Въ сухое время удобопроходимы; въ дождливое трудно-проходимы.	Суглинокъ.		Подъемы и спуски незначительны.	На большей части безымянныхъ ручьевъ мостики.
Итого . . 29. Всего отъ Щкотова до Раздольнаго 75 верстъ.					

Связующіе пути.	Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудные и требующіе обязательнаго исправленія мосты, (рота—часть).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
			протяженіи. слегка волнистая.		
	Угловая 96.				
Отъ Надеждинской прямо на Кролевецъ, минуя Кневичи колесная дорога.	Угловая 96. Надеждинскій. Кипарисова 44.	Мостъ исправенъ, за исключеніемъ 2-хъ мостовъ къ сѣверу отъ Кипарисова, гдѣ нужно устроить въѣздъ на мостъ (хворостъ и земля) и одного моста въ верстѣ къ сѣверу отъ Кипарисова, гдѣ нужна починка (бревна и присыпка земли).	Гористая, лѣсистая, мало населенная.	Позиціи: 1) Къ сѣверу Угловой. 2) Въ верстѣ къ сѣверу отъ Кипарисова. 3) Въ $2^1/_2$ верстахъ къ сѣверу отъ Кипарисова. 3) Въ 3-хъ верстахъ къ югу отъ Раздольнаго. Биваки: 1) Въ $2^1/_2$ верстахъ къ сѣверу отъ Кипарисова. 2) Въ 4-хъ верстахъ къ югу отъ Раздольнаго.	

Маршрутъ

1. Угловая, Кневичи и

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Угловая.	двор. 96, кол. 3	Постройки деревянныя, типа русскихъ тесаныхъ избъ; крыши крыты по большей части желѣзомъ, встрѣчаются крытыя тесомъ и соломой, послѣдней довольно рѣдко.	Дорога отъ Угловой на деревню Кневичи, длиной 12 верстъ, идетъ въ направленіи на сѣверо-востокъ, хорошо уѣзжана, шириной 8—9 шаг., вполнѣ проходима для всѣхъ родовъ оружія во всякое время года. Пѣхота по отдѣленіямъ, кавалерія по 6; обозы по 2 врядъ; артиллерія по 2 орудія (повзводно). Грунтъ—тонкій слой чернозема на глинѣ. Мѣстами дорога проходитъ черезъ высохшую теперь топь и замощена жердями, по бокамъ дороги есть канавки. Спуски и подъемы очень пологи и тормоза спуски не потребуютъ. Всѣ три моста требуютъ ремонта: Необходимо сдѣлать новую настилку, нужно на каждый мостъ по 20 корбылей 3 сажени длиной; работа 20 человѣкъ 3 часа времени при готовомъ матеріалѣ. По сторонамъ дороги осенью и зимой движеніе возможно, весной и лѣтомъ затруднительно.
12	Дер. Кневичи.	двор. 110, кол. 3	Постройки русскія избы, крытыя соломой, тесомъ и кое-гдѣ оцинкованнымъ желѣзомъ. Постройки очень разбросаны, ибо поля примыкаютъ къ жилищамъ.	

*) Рекогносцировку производилъ Поручикъ 1-го Вост.-Сиб. стр. Его Величества полка Крузе

№ 47*).

Кролевецъ, длиной 19 верстъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Дорога пересѣкается рѣчкой Болотной и двумя ея притоками. Всѣ три моста требуютъ ремонта. При движеніи большого отряда въ названныхъ мѣстахъ черезъ рѣчки не лишнимъ будетъ постройка вторыхъ мостовъ, дабы не задерживать движенія обозовъ и артиллеріи. Ширина дороги даетъ возможность обозамъ и артиллеріи двигаться по 2 повозки и по 2 орудія врядъ, но старые мосты узки и, при отсутствіи вторыхъ мостовъ, неизбѣжна долгая остановка. Безъ мостовъ же черезъ рѣчки двигаться нельзя, по причинѣ крутыхъ береговъ, поросшихъ мелкимъ лѣсомъ и кустарникомъ и, главное, по причинѣ топкости дна. По дорогѣ изъ Кневичъ на Кролевецъ (крестьяне зовутъ „Королевка“) черезъ рѣку Большая Баталянза имѣется мостъ шириной 40 шаговъ; мостъ этотъ построенъ 3 года назадъ, раньше ѣздили бродомъ, который находился къ сѣверу отъ Кневичей, но съ постройкой моста, бродъ заброшенъ и дорога къ нему совершенно заросла.	Почти параллельной дорогой по отношенію къ дорогѣ Угловая —Кневичи является недавно проведенная дорога вдоль строющейся желѣзнодорожной Сучанской вѣтки изъ Угловой на Шкотово. Дорога шириной 4 арш., вполнѣ исправна, черезъ болотистыя полосы имѣются новыя гати и мосты за немногимъ исключеніемъ тоже всѣ исправны. Вообще новая дорога вполнѣ	Позиціями на случай наступленія японцевъ при высадкѣ въ Шкотовѣ черезъ Кневичи на Угловую могутъ служить три пологихъ возвышенности, (идущихъ) тянущихся одна за другою вдоль дороги изъ Кневичей на Угловую фронтомъ на сѣверо-востокъ (и отчасти на юго-востокъ), каждая возвышенность на отрядъ не болѣе пѣхотнаго полка 4 баталіоннаго состава при 1 батареѣ. Недостатокъ всѣхъ трехъ возвышенностей въ тактическомъ отношеніи — легкость укрытыхъ подступовъ къ правому флангу позицій, благодаря мѣстности, пересѣченной небольшими оврагами, поросшими мелкимъ лѣсомъ и густымъ кустарникомъ. Расположеніе бивакомъ въ деревнѣ Кневичахъ, Угловой и Кролевцѣ неудобно по причинѣ разбросанности избъ.

10 окт. 1906 г.

1	2		3	4
7	Дер. Кролевецъ.	двор. 76, кол. 1	Постройки того же типа, что въ Кневичахъ и Угловой, но дома построены болѣе скученнымъ образомъ.	Отъ деревни Кневичей (крестьяне зовутъ Королевка) идетъ дорога шириной до 9 шаг., вполнѣ проходимая для всѣхъ родовъ оружія во всякое время года. Грунтъ—тонкій слой чернозема на глинѣ. Дорога идетъ черезъ долину рѣчки Большой Баталянза между мокрыхъ кочковатыхъ луговъ и раньше была проложена гать и прорыты канавы, теперь же все высохло, движеніе по сторонамъ дороги не возможно. Черезъ рѣчку Б. Батальянцза мостъ шириной 40 шаг.

5	6	7
Настилка моста исправна, но плохо прибита и устои покосились, необходимы перилы; работа 100 человѣкъ 12 часовъ при готовомъ матеріалѣ.	годна для движенія всѣхъ родовъ оружія. Пѣхота рядами. Кавалерія по 3. Артиллерія и обозы по одному орудію и повозкѣ.	Такъ дер. Кневичи, имѣя 110 дворовъ, раскинулась въ длину почти на 4 версты, имѣя въ ширину болѣе 300 шаг. Условія расположенія бивакомъ вдоль рѣки Ключевой гораздо лучше. Воды въ рѣчкѣ въ лѣтнее время хватитъ на дивизію и больше, а осенью на бригаду. Дровъ очень мало. Фуражу (сѣна) много, овса нѣтъ совсѣмъ, сами жители покупаютъ и привозятъ изъ Андреевки. Хлѣба и другихъ продуктовъ очень мало.

Маршрутъ

1. Ст. Надеждинская — Кро

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Ст. Надеждинская.		Строенія типа русскихъ тесаныхъ избъ, покрытыхъ листовымъ оцинкованнымъ желѣзомъ, тесомъ и рѣдко соломой.	Дорога отъ ст. Надеждинской до (сворота на) пересѣченія съ военнымъ шоссе изъ Раздольнаго на Угловую постепенно поднимается въ гору; по сторонамъ дороги кустарникъ и мелкій лѣсъ. Ширина дороги 4—5 аршинъ. Грунтъ—глина.
5½	Заимка Сенкевича.			По серединѣ дороги идетъ промоина шириной мѣстами до 2 аршинъ при глубинѣ до 1 аршина, что крайне затрудняетъ движеніе, тѣмъ болѣе, что мѣстами промоина идетъ зигзагомъ отъ одного края дороги къ другому.
6	Своротъ на Военную просѣку.			Дорога все время до пересѣченія, полого поднимается въ гору.
13	Дер. Кролевецъ.	дв. 76, кол. 1	Строенія типа русскихъ тесанныхъ избъ, крытыя соломой, тесомъ и кое гдѣ листовымъ оцинкованнымъ желѣзомъ.	Эта дорога идетъ собственно до копей (бывшихъ Адасиса), откуда возятъ уголь на ст. Надеждинскую, извѣстна у мѣстныхъ жителей подъ названіемъ „Адасисова дорога“.
				Дорога идетъ на сѣверо-востокъ.
				Послѣ пересѣченія дорога спускается и идетъ то спускаясь, то поднимаясь на отроги хребта,

*) Рекогносцировку производилъ Поручикъ 1-го Вост.-Сиб. стрѣлковаго Его Величества полка Крузе

№ 48*).

левецъ, длиной 24½ вер.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Промоина вдоль обоихъ склоновъ высотъ при пересѣченіи дорогъ изъ Надеждинской на копи Энтшейна съ военнымъ шоссе изъ Раздольнаго на Угловую. Много маленькихъ мостовъ изъ тонкихъ жердей (возлѣ дома лѣсного подрядчика Сенкевича). Гать черезъ долину рѣки Б. Баталянза, что у 3-хъ мостовъ, насыпь на жерди тонка и копыта лошадей проваливаются и зацѣпляются за жерди, необходимо насыпи увеличить и углубить уже засыпанныя канавки по бокамъ насыпи. Всѣ 5 мостовъ на продолженіи дороги необходимо починить. Настилка изъ тонкихъ жердей мало удовлетворяетъ своему назначенію, кромѣ того, мосты построены безъ одного желѣзнаго гвоздика, стыки деревянныя, мѣстами повыскакивали и жерди перекатываются при движеніи двуколки. Необходимо настилку устроить или досчатую или горбыльную, ибо жердевая мало удовлетворяетъ своему назначенію, быстро расшатывается и приходитъ въ полную негодность.	Параллельныхъ дорогъ въ 3-хъ верстной полосѣ нѣтъ. Вышеописанная дорога не имѣетъ никакого значенія въ смыслѣ сообщенія жителей Надеждинской и Кролевца и по ней никто не ѣздитъ, на что указываетъ то обстоятельство, что просѣка поросла высокой травой и мѣстами мало замѣтна. Въ военномъ же отношеніи она важна, какъ сообщеніе вдоль высотъ лѣваго	Наиболѣе соотвѣтствующей многимъ необходимымъ условіямъ позиціи, при наступленіи противника военной просѣкой со стороны Кролевца, являются высоты за 3 мостами, ибо въ этомъ мѣстѣ долина рѣки Баталянзы мало поросла лѣсомъ и долина представляетъ хорошій обстрѣлъ. Отрядъ силою до 6 баталіоновъ при 2 батареяхъ можетъ долго удерживать на нихъ врага. Что касается расположенія бивакомъ, то наиболѣе удобнымъ мѣстомъ является высота за 3 мостами. Воды достаточно, сѣна тоже, дровъ хватитъ. Бивакъ на бригаду пѣхоты.

*) въ октябрѣ 1906 года.

1	2		3	4
				Много маленькихъ мостиковъ, дорога хорошо уѣзжана до сворота на военную просѣку. Военная просѣка очень мало уѣзжана, черезъ долину Баталянзы, гдѣ 3 моста, пролегаетъ гать, по сторонамъ просѣки лѣсъ и топь, но благодаря гати ѣзда всегда возможна. Отъ сворота на Корейскую деревню (въ Широкую падь) дорога опять хорошо уѣзжана и такой идетъ вплоть до Кролевца.

5	6	7
	берега рѣки Баталянзы, которыя въ будущемъ могутъ служить опорнымъ пунктомъ для нашихъ войскъ при наступленіи противника съ юга на сѣверъ.	

2. Кролевецъ — Андреевка —

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	д. Кролевецъ (Королевка).	двор. 7, кол. 1.	Постройки деревянныя типа русскихъ тесанныхъ избъ, крыши по большей части тоже деревянныя, но есть оцинкованнаго желѣза, хотя и мало. Церковь.	По выходѣ изъ деревни Кролевецъ, дорога идетъ на востокъ, слегка отклоняясь на югъ, пересѣкаетъ рѣчку Санъ-Паузу (притокъ большой Санъ-Паузы съ правой стороны), нѣтъ моста и крутой спускъ. По долинѣ проложена гать въ настоящее время года (Октябрь) сухая. Пройдя долину рѣки Б. Санъ-Паузы, дорога входитъ въ лѣсъ и все время до спуска въ долину рѣки Майхе идетъ лѣсомъ, то опускаясь, то поднимаясь на небольшіе увалы. Много маленькихъ мостиковъ изъ жердей.
15	д. Андреевка (Корейская).	двор. 22, кол. 10.	Постройки глиняныя мазанки типа китайскихъ фанзъ, съ плетенными изъ хвороста заборами. Сильно разбросаны, есть и школа корейская.	Ширина дороги 6 шаговъ, грунтъ въ долинѣ черноземъ на глинѣ, по увалам грунтъ каменистый и твердый. Подъемъ на самый перевалъ затруднителенъ и требуетъ припряжки. При спускѣ въ долину рѣки Майхе необходимо тормозить, особенно на второмъ спускѣ съ маленькаго перевала. Спустившись, дорога идетъ шаговъ 200 гатью и, подойдя къ рѣчкѣ Майхэ сворачиваетъ одна на югъ на дер. Майхинскую, другая на сѣверъ на Многоудобную. Ширина дороги 3—4 шага, грунтъ черноземъ, долина болотиста, по сторонамъ дороги движеніе невозможно.
4	д Многоудобная. (Корейская).	двор. 38, кол. 12.	Постройки русскія избы, крытыя тесомъ. Есть нѣсколько избъ съ желѣзными крышами. Есть церковь.	Много небольшихъ мостиковъ изъ тонкихъ жердей, которые необходимо исправлять. Дорога доступна для всѣхъ родовъ оружія во всякое время.

*) Рекогносцировку производилъ Поручикъ 1-го Вост.-Сиб. стрѣлковаго Его Величества полка Крузе

Многоудобная, длиной 19 верстъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
По выходѣ изъ Кролевца—крутой спускъ къ переѣзду черезъ рѣчку Мал. Санъ-Пауза, необходимо срыть, весной нуженъ мостъ для переѣзда черезъ рѣчку Малая Санъ-Пауза. Гать длиной до 200 шаговъ мало исправна, настилка земляная на жерди тонка, почему копыта лошадей иногда пробиваютъ ее и проваливаются, необходимо утолщить ее. Много овраговъ при подъемѣ на перевалъ, что затрудняетъ движеніе, нѣкоторые съ довольно крутыми берегами. Черезъ рѣку Б. Санъ-Пауза необходимо устроить болѣе надежный мостъ, ибо у существующаго плохи устои и настилка. Работа 50 человѣкъ 4 часа времени при готовомъ матеріалѣ. Бревенъ штукъ 10, корбылей 40, подъ рукой матеріала нѣтъ. Мѣстами на горной дорогѣ посреди дороги торчатъ пни срубленныхъ деревьевъ или обнаружившіеся корни придорожныхъ деревьевъ. Много мостиковъ изъ тонкихъ жердей, которыя ничѣмъ не прибитыя раскатываются подъ ногами лошадей, которыя часто спотыкаются. Необходимо жерди укрѣпить стыками.	Параллельныхъ дорогъ нѣтъ, нѣтъ даже и тропинокъ. Дорога изъ Кролевца на Майхинскую и далѣе на Шкотово единственная, по которой идетъ сообщеніе между Кневичами, Шкотовымъ и Кролевцами—Шкотовымъ. Зимой еще жители деревни Кневичей поддерживаютъ сообщеніе со Шкотовымъ времянкой черезъ Заимку Орлова, но лѣтомъ, по причинѣ топей, дорога не функціонируетъ. Сравнительно недавно жители Кневичей стали ѣздить въ Шкотово по Сучанской дорогѣ, которая сократила дорогу почти вдвое.	Позиціей въ случаѣ наступленія противника къ Кролевцу отъ дер. Кневичей могутъ служить высота влѣво отъ Кролевца и высота, на которой расположена дер. Кролевецъ. Позиція очень хороша какъ по обстрѣлу, противникъ по переходѣ рѣки Баталянзы долженъ наступать по совершенно открытой мѣстности. Скрытый обходъ невозможенъ. Позиція хороша и потому, что нашъ отрядъ можетъ совершенно укрыться въ кустарникѣ и лѣсѣ, покрывающемъ указанныя высоты. Отрядъ въ 5 баталіоновъ при 2 батареяхъ можетъ долго задерживать противника. Бивакъ у дер. Кролевецъ (въ лощинѣ) фронтомъ къ югу, на дивизію пѣхоты. Воды маловато (по близости), дрова есть. Фуражу (сѣна) достаточно. При наступленіи противника отъ деревни Майхе, позиціей можетъ служить перевалъ (4 орудія, 2 баталіона) и 2-й позиціей высоты на правой сторонѣ рѣки Большая Санъ-Пауза (бригада пѣхоты при 2—3 батареяхъ) и высоты деревни Кролевца 3-я позиція.

Маршрутъ

Кролевецъ—Кипарисово—(Военная

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Кролевецъ.	дв.76, кол.1	Постройки типа русскихъ тесаныхъ избъ, крыши по большей части деревянныя, но есть изъ оцинкованнаго желѣза, хотя и мало.	Военная просѣка между Кролевцомъ и Кипарисовымъ длиной до 26 верстъ.
	Пересѣченіе просѣки съ Адасисовой дорогой.			Дорога до сворота на Корейскую деревню хорошо уѣзжжена, ширина просѣки 3 сажени, дороги до 5 шаговъ.
				Отъ сворота и до пересѣченія съ Адасисовой дорогой, просѣка идетъ низиной, по которой проложена гать.
				По бокамъ просѣки ѣздить нельзя, лѣсъ и топкія мѣста, дорога до пересѣченія уѣзжана, но очень мало, мосты хотя и исправны, но непрочны и, повидимому, дѣланы изъ подручнаго матеріала на скорую руку. Отъ пересѣченія дорога (просѣка) идетъ гатью, версты 2 гать съ весьма тонкой насыпью земли.
	Перевалъ.		Постройки типа русск. тесаныхъ избъ, крытыхъ соломой	
	Кипарисово.	дв.30, кол.2	Жилища довольно разбросаны, благодаря пашнямъ, примыкающимъ къ избушкамъ.	Пришлось ѣхать послѣ маленькаго дождя, слой глины проваливается и лошади цѣплялись за ребра гати.
				Мостики изъ тонкихъ жердей раскатывались подъ копытами коней. Дорога постепенно поднималась въ гору. Передъ самымъ переваломъ 2 очень крутыхъ подъема, необходимо припрягать.
				Спускъ довольно пологій, тормозить не пришлось. Просѣка, какъ сообщеніе для жителей Кипарисова, не играетъ никакой роли.

*) Развѣдку производилъ Поручикъ 1-го Вост.-Сибирск. стрѣлковаго Его Величества полка Круз

№ 49*).

просѣка), длиной 26 верстъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Гать у деревни Кролевецъ длиной до 40, въ сухое время года вполнѣ удовлетворяетъ своему назначенію. Всѣ шесть мостовъ до пересѣченія просѣки съ дорогой Адами хотя и исправны, но мало прочны, ибо построены изъ довольно тонкихъ жердей. При подъемѣ на перевалъ мѣстами посреди просѣки торчатъ пни, подъемъ труденъ и крутъ, необходимо припрягать. Дорога въ долинѣ рѣки Первая Почихэза въ дождливое время и въ весенній розливъ водъ мало доступна благодаря топкости, въ остальное время доступна. При движеніи весной на рѣкѣ Первая Почихэза мѣстахъ въ 5 при пересѣченіи дороги рѣкой придется построить мостъ.	Параллельныхъ дорогъ въ 3 хъ верстной полосѣ нѣтъ. Просѣка, какъ мѣстное сообщеніе, не играетъ никакого значенія. Въ тактическомъ отношеніи на случай необходимости передвинуть изъ Раздольнаго въ Кневичи и Кролевецъ большой отрядъ имѣетъ свое значеніе, какъ дорога кратчайшая между Раздольнымъ и Кролевцомъ, 26 верстъ. Если же двигать военнымъ шоссе черезъ Угловую-Кневичи	Позицій, на которыхъ можно было бы задержать противника на долгое время, нѣтъ. Можно занять перевалъ 2 ротами, но незначительность обстрѣла и оголеніе ея, легкость обхода обоихъ фланговъ скоро заставитъ бросить эту позицію. Бивакъ удобенъ возлѣ Кипарисово на бригаду пѣхоты, фронтомъ на востокъ. Воды достаточно, фуражу (сѣна) тоже, дровъ достаточно. Квартиро - бивакъ, въ виду очень малочисленныхъ избушекъ и немногочисленности ихъ (всего 30), невозможенъ.

1	2		3	4
				Просѣка совсѣмъ неѣзжана и только послѣ спуска въ долину рѣки Первая Почихэза дорога становится лучше и болѣе уѣзжена, жители ѣздятъ за лѣсомъ и возятъ дрова на разъѣздъ Кипарисово, дорога выходитъ немного сѣвернѣе Кипарисова на военное шоссе, идущее изъ Угловой на Раздольное, шоссе шириной 3 саж. лучшее изъ всѣхъ дорогъ, описанныхъ мною за періодъ рекогносцировки съ 18 сентября по 15 октября этого года.

5	6	7
	Кролевецъ—длина пути—49 верстъ. Эта просѣка, какъ обходимый путь, не играетъ никакого значенія, ибо она выходитъ на военное шоссе передъ Пановыми горами, прямо на ихъ фронтомъ.	

Маршрутъ

Кролевецъ—Павлиновскій винокуренный

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Кролевецъ.	двор. 76, кол. 1	Постройки деревянныя типа русскихъ тесанныхъ избъ. Крыши, по большей части тоже деревянныя, но есть и изъ оцинкованной жести.	Дорога отъ деревни Кролевецъ и до сворота идетъ военной просѣкой, хорошо уѣзженной, ширина просѣки 3. сажени, дороги 5 шаговъ, отходя съ версту отъ Кролевца, дорога идетъ по гати шириной 4—5 и длиной до 350—400.
4	Своротъ на сѣверъ съ просѣки.			Послѣ сворота дорога идетъ шаговъ 600 лѣсомъ, и потомъ вплоть до деревни полями.
6	Корейская деревня.	двор. 15, кол. 3	Постройки глиняныя мазанки типа китайскихъ фанзъ, сильно разбросаны благодаря пашнямъ, примыкающимъ къ жилищамъ.	Деревня расположена среди срубленнаго лѣса, но пни не выкорчеваны, пашни тоже покрыты не выкорчеванными пнями. Отъ деревни идетъ уже тропа шириной до 1 шага, сначала полого поднимаясь въ гору, а потомъ втягивается въ ущелье съ отвѣсными скалами и круто идетъ въ гору русломъ сухой (въ Октябрѣ) рѣчки, ширина ущелья до 5, крайне трудная тропа, благодаря деревьямъ, повалившимся и погнувшимся черезъ дорогу. Для кавалеріи движеніе очень затруднительно, для обозовъ невозможно; надо лѣзть цѣлиной черезъ отвѣсныя сопки.
2	Перевалъ.			
11	Пасѣка Неонова.		Домикъ крытый соломой.	
$2^{1}/_{2}$	Домъ лѣсника.	дв. 1	Домъ съ настройками, отсюда идутъ 2 дороги на заводъ. Кирпичныя зданія типа заводскихъ построекъ, съ высокой трубой.	Перевалъ крутъ и очень труденъ. Послѣ перевала дорога постепенно спускается въ долину рѣки Каменушки и идетъ вдоль нея, пересѣкая ее нѣсколько разъ въ бродъ. Низина довольно топкая замѣтно улучшается и отъ Пасѣки Неонова уже вполнѣ возможно движеніе обозовъ. Возлѣ дома лѣсника дорога раздѣляется, одна идетъ лѣвой стороной рѣки Каменушки, другая переходитъ черезъ Каменушку (мостъ плохой и ѣздятъ въ бродъ у дома лѣсника) и идетъ очень хорошей дорогой до завода.
4	Винокуренный заводъ братьевъ Бьянковыхъ (имѣніе Павликовка).	дв. 10		

*) Рекогносцировку производилъ Поручикъ 1-го Вост.-Сиб. стрѣлковаго Его Величества полка Крузе

№ 50 *).

заводъ, длиной 29½ верстъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Гать у деревни Кролевецъ въ сухое время года вполнѣ удовлетворяетъ своему назначеніе. Во время дождей слой глины размокаетъ, жерди проглядываютъ наружу, цѣпляются за копыта лошадей и колеса повозокъ и мѣшаютъ движенію. Возлѣ корейской деревни дорога идетъ просто цѣлиной полями между не выкорчеванными пнями, во время дождей вспаханная почва полей разбухаетъ и двуколки груженныя будутъ только вязнуть колесами. Перевалъ представляетъ изъ себя парнодольное преимущество для обозовъ, во первыхъ, благодаря отсутствію дороги, во вторыхъ, благодаря своей крутизнѣ тропа просто идетъ русломъ рѣчки, въ настоящее время сухой, но весной и во время дождей многоводной и очень стремительной. Долина рѣки Супутинки также трудно доступна для обозовъ. Мостъ у дома лѣсника шириной до 35—40 шаг. сильно погнулся ветхъ и можетъ сдержать только отдѣльныхъ пѣшеходовъ, глубина рѣки Каменушки 1 Октября мѣсяца отъ 3 четвертей до аршина (средняя) и позволяетъ ѣздить въ бродъ.	Параллельныхъ дорогъ въ 3-хъ верстной полосѣ нѣтъ. Выше упомянутая дорога недоступная ни для обозовъ ни для артиллеріи (горная на вьюкахъ можетъ пройти) весьма важна въ тактическомъ отношеніи, какъ обходный путь къ позиціямъ Поповыхъ горъ и даже Городеченскихъ позицій. Важна еще и тѣмъ, что идетъ все время укрыто лѣсомъ вплоть до пасѣки Неонова, гдѣ выходитъ въ открытую равнину.	Позиціей, гдѣ можно задержать противника, надо считать отвѣсные скаты при подъемѣ на перевалъ. Слабая сторона позиціи легкость открытаго обхода благодаря густому лѣсу обоихъ фланговъ позиціи и незначительность обстрѣла. 2-й позиціей надо считать высоты по лѣвую сторону рѣки Каменушки. Позиція на бригаду пѣхоты при 2 батареяхъ. Слабая сторона: возможность скрытаго обоза праваго фланга позиціи. Мѣста бивуковъ: 1-й возлѣ дома лѣсника, бивакъ на бригаду пѣхоты съ ея артиллеріей. Дровъ, воды и фуража (солома) достаточно. 2-й бивакъ у завода, дивизію пѣхоты. Воды, дровъ и фуража достаточно (сѣно, солома, кукуруза, пайза и т. п.) Бивакъ у завода имѣетъ то преимущество, что заводъ соединенъ съ Никольскомъ телеграфомъ. Возможность быстраго сообщенія.

*) въ октябрѣ 1906 года.

Маршрутъ

ШКОТОВО —

1. Шкотово — Рѣчица —

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Шкотово.	д. 75, кол. 35	Деревянныя.	Дорога хорошая — почтовый трактъ ширины 10 — 12 шаговъ; грунтъ средній, — песчано-глинистый. Подъемы и спуски пологіе (не крутые и тормозовъ не потребуется). Лѣсовъ нѣтъ, дорога идетъ по открытой мѣстности и мѣстами рѣдкимъ лѣсомъ и кустарникомъ. Болотъ нѣтъ. Движеніе по сторонамъ возможно. Во время дождей, дорога между Рѣчицой и Царевкой сильно распускается и требуетъ значительныхъ исправленій.
12	Рѣчица.	д. 18, кол. 6	Деревянныя.	
16	Царевка.	д. 22, кол. 7	Деревянныя.	
22	Петровка.	д. 96, кол. 40	Деревянныя.	

№ 51.

НОВИЦКАЯ.

Царевка — Петровка.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Дорогу пересѣкаютъ рѣки: Цимухэ, Конгоуза и много рѣчекъ и ручьевъ безъ названія. На рѣкѣ Цимухэ мостъ хорошій, остальные мосты плохіе и требуютъ исправленія Броды: 1) при выѣздѣ изъ деревни Шкотова и 2) въ верстѣ къ югу отъ деревни Царевки, — оба проходимы во всякое время. Болотистыхъ полосъ нѣтъ. Въ 4 верстахъ къ югу отъ Шкотова дорогу пересѣкаетъ оврагъ, препятствіемъ для движенія не служитъ.	Нѣтъ	Наиболѣе удобная позиція по сопкамъ сѣвернѣе деревни Рѣчица фронтомъ на югъ (правый флангъ на бухту Конгоуза); опорные пункты на 1 полкъ и 4 орудія. Подступы идутъ къ лѣвому флангу долиной р. Конгоуза и ея притока. Мѣста для бивака. 1) Къ востоку отъ деревни Шкотова—на 2 полка; 2) къ в. отъ д. Рѣчица по р. Конгоуза на дивизію и 3) къ сѣверу отъ Петровки на дивизію. Квартиро-бивакъ: 1) въ дер. Шкотово — на 1 полкъ и 2) въ деревнѣ Петровка—на 1 полкъ. Въ дер. Шкотовѣ и Петровкѣ воды и дровъ достаточно; фуража въ Шкотовѣ мало, въ Петровкѣ въ изобиліи.

2. Сел. Петровка —

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.		Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.		
—	Петровка.	—	—	Дорога хорошая — почтовый трактъ; ширина 10—12 шаговъ, грунтъ средній. Крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ. Лѣсъ начинается съ полъ дороги (на второмъ поворотѣ) сначала рѣдкій, а дальше къ Промысловкѣ сгущается.
19	Промысловка.	д. 12, кол. 2	Деревянныя.	Движеніе по сторонамъ дороги свободное; затруднительно только въ лѣсу, но возможно. Переправа черезъ рѣку Пхинчанъ затруднительна во время сильныхъ дождей, благодаря быстрой водѣ и быстрому теченію. Долина р. Пхинчанъ болотиста, во время дождей дорога дѣлается чрезвычайно неудобной для движенія: требуетъ основательнаго ремонта.

дер. Промысловка.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
При выходѣ изъ деревни Петровки дорогу пересѣкаетъ рѣка Шитухэ, на ней прочный мостъ; далѣе верстахъ въ 4-хъ къ югу въ трехъ мѣстахъ дорогу пересѣкаютъ притоки рѣки Пхинчана; на двухъ имѣются мосты, а на третьей бродъ. На поворотѣ на 10 верстѣ пересѣкаетъ дорогу р. Пхинчанъ — бродъ. Рѣка не широкая—8 шаговъ и не глубокая $1^1/_2$—2 фута. Въ 2 верстахъ къ сѣверу отъ Промысловки дорогу пересѣкаетъ ручей—бродъ. Помимо этого, дорогу въ разныхъ пунктахъ пересѣкаютъ незначительныя канавы, до 20—на которыхъ имѣются мосты (2—3 бревна).	На 7 верстѣ отъ Петровки идетъ дорога на бухту Абрекъ и проходитъ верстахъ въ 4 къ западу отъ Промысловки.	Удобная позиція у поворота дороги въ 6 верстахъ отъ Петровки фронтомъ на 10—3 на 1 полкъ. Впереди лежащая мѣстность открытая и подступы найти трудно. У д. Промысловки мѣсто для бивака плохое; можетъ стать 2 баталіона къ западу отъ деревни Промысловки по рѣкѣ Конгоуза. Квартиро-бивакомъ въ деревнѣ Промысловка можетъ стать одна—двѣ роты. Вода и дрова (р. Конгоуза и лѣсъ) есть, фуража немного.

3. Дер. Промысловка—

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.		Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.		
—	Промысловка.	—	—	Дорога—почтовый трактъ. Ширина 10—12 шаговъ, грунтъ средній, песчано-глинистый. Спусковъ и подъемовъ много (8—10) и достаточно круты, но движенію не препятствуютъ; тормоза требуются только при движеніи артиллеріи на всѣхъ спускахъ. На участкѣ Промысловка — Домашлинъ лѣсовъ нѣтъ, только мѣстами (долины рѣкъ) дорога идетъ кустарникомъ; отъ рѣки Шухэ до Душкино лѣсъ гуще, но не сплошной, болотъ нѣтъ. Движеніе по сторонамъ возможно, но мѣстами прерывается тамъ, гдѣ горы подходятъ къ самой дорогѣ.
7	Домашлинъ.	дв. 8, кол. 3	Деревянная.	
26	Душкино.	д. 27, кол. 10	Деревянная.	

дер. Душкино.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Дорогу въ разныхъ пунктахъ пересѣкаютъ р.р. Сяоудими и ея притоки, Шухэ и притоки р. Коготунъ. Всѣ рѣки мелководны и, за исключеніемъ рѣки Сяо-Удими (мостъ № 3), проходимы въ бродъ. Мосты (№№ 1—4) плохіе и требуютъ исправленія. Болотистыхъ полосъ нѣтъ. Въ верстахъ 4-хъ отъ Домашлина дорогу пересѣкаетъ значительный оврагъ, но препятствіемъ для движенія по дорогѣ не служитъ.	Нѣтъ.	Позиціи — наиболѣе удобныя по сопкамъ сѣвернѣе Домашлина фронтомъ на юго-западъ на 2 полка и 4 орудія. Къ лѣвому флангу и къ центру по долинамъ рѣкъ— удобные подступы у д. Душкино для квартиро-бивака невозможное (2—3 человѣка и столько же лошадей на 1 дворъ). Бивакомъ можетъ стать одинъ полкъ. Воды и дровъ много, фуража мало.

4. Душкино—

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Душкино.	д. 27, кол. 10.	—	Дорога — почтовый трактъ. Грунтъ средній, до Ново-Литовска преобладаетъ въ почвѣ глина и отъ дождей дорога портится; далѣе до Таудеми почва черноземная.
10	Ново-Литовскъ.	д. 17, кол. 3	Деревянныя.	Въ 5 верстахъ отъ Душкино — перевалъ, подъемъ и спускъ пологи и тормозовъ не требуется. Лѣса нѣтъ, по долинѣ рѣки Таудеми, идущей параллельно и южнѣе дороги — густой и высокій кустарникъ, переходящій мѣстами въ небольшія рощи.
16	Таудеми.	д. 60, рѣка.	Глинобитныя корейскія фанзы.	Къ С.-З. отъ дороги шагахъ въ 200 вдоль сопокъ, между деревн. Ново-Литовскъ и поворотомъ дороги у з. Востока, идетъ болотистая полоса,—лошадь вязнетъ, для пѣшехода проходима. Движеніе по сторонамъ дороги вполнѣ возможно.

Таудеми.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
На 2-й верстѣ отъ Душкино пересѣкаетъ дорогу притокъ р. Сяо-Удими—исправный и прочный мостъ. За переваломъ близъ з. Востока рѣка—мостъ исправный, далѣе до Ново-Литовска—два незначительныхъ притока р. Таудеми, на обоихъ мосты (исправные). У сѣверной окраины Ново-Литовска рѣка Быстрая—мостъ исправный. Далѣе—на 1-й же верстѣ отъ Ново-Литовска два незначительныхъ ручья;—мосты исправны. Кромѣ того, дорогу очень часто, особенно отъ Душкино до перевала пересѣкаютъ канавы (до 30), на которыхъ имѣются мосты или изъ досокъ 3—4, или толстыхъ жердей,—мосты эти всѣ испорчены и требуютъ починки. Отъ перевала и до поворота, на протяженіи 1 версты, дорога идетъ по глубокому песку, который затрудняетъ движеніе.	Нѣтъ.	Удобныя позиціи: 1) у Душкино въ 2-хъ верстахъ къ востоку по сопкамъ, идущимъ къ з. Востокъ, фронтомъ на юго-западъ, на 1 дивизію; впереди-лежащая мѣстность открыта. 2) къ западу отъ д. Новолитовскъ по сопкамъ фронтомъ на юго-востокъ—на 2 полка. Для бивака: у Душкино мѣсто плохое, къ западу отъ деревни и южнѣе дороги можетъ стать 1 полкъ; у Ново-Литовска—къ С.-Западу отъ деревни на 2 полка. Для квартиро-бивака: Душкино и Ново-Литовскъ, небольшія деревни и очень малые дома и квартиро-бивакомъ становиться нельзя. Вода и дрова въ изобиліи, фуража мало.

5. Таудеми—

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.		Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.		
—	Таудеми.	д. 60, рѣка.	Глинобитныя (корейскія фанзы).	Ширина дороги 6—7 шаговъ. Грунтъ средній. На полъ пути дорога проходитъ черезъ перевалъ, подъемъ и спускъ средней крутизны, но тѣмъ не менѣе требуется тормозъ.
28	Новицкая.	д. 45, кол. 20.	Деревянныя.	Отъ Таудеми дорога идетъ по открытой мѣстности, только по рѣкѣ Палатынза, которую дорога пересѣкаетъ нѣсколько разъ, растетъ густой кустарникъ и мѣстами только встрѣчаются небольшія рощи. На 11 верстѣ отъ дер. Таудеми начинается сплошной лѣсъ, сначала рѣдкій, но скоро сгущается. Дорога идетъ все время лѣсомъ до пересѣченія ея первой дорогой изъ рудника на Влад.-Александровское — (въ 6 верстахъ отъ Новицкой), гдѣ лѣсъ прекращается. На всемъ протяженіи дороги движеніе по сторонамъ вполнѣ возможно, и только лѣсомъ и особенно въ серединѣ (у перевала) уже сильно затруднительно.

Новицкая.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Въ районѣ расположенія деревни Таудеми, дорогу въ 4 пунктахъ пересѣкаютъ притоки рѣки Таудеми, изъ которыхъ наиболѣе значительный глубины и ширины второй (съ запада), а 4-й безъ воды—сухое русло. Мостовъ нѣтъ и переправа на всѣхъ четырехъ рѣчкахъ въ бродъ. Далѣе отъ поворота дороги съ почтоваго тракта и до перевала дорогу пересѣкаютъ сначала р. Палатынза и ея притоки—мостовъ нѣтъ, на всѣхъ бродъ, ближе къ первому—горные ручьи, мостовъ нѣтъ—бродъ. Отъ перевала и до д. Новицкой дорогу пересѣкаетъ притокъ р. Сучана и 2—3 горныхъ ручья—всѣ мелководны, незначительны и проходимы въ бродъ. Р. Сучанъ—проходима въ бродъ и кромѣ того имѣется паромъ. Болотъ нѣтъ, только по теченію ручьевъ идутъ топкія мѣста, 2—3 шага шириной, но движенію не препятствуютъ. Овраговъ нѣтъ.	Нѣтъ.	Наиболѣе удобныя позиціи по сопкамъ сѣверо-восточнѣе д. Таудеми, между дорогой и деревней фронтомъ на югъ, на 2 баталіона. Впереди-лежащая мѣстность открыта; для бивака мѣсто къ Юго-Западу отъ деревни по рѣкѣ Таудеми между деревней и почтовой станціей, на 1 полкъ. Для квартиро-бивака: квартиро-бивакомъ въ д. Таудеми стать нельзя, такъ какъ деревня сильно разбросана на большомъ пространствѣ. Воды достаточно, дрова и зерновой фуражъ есть, сѣна нѣтъ. Относительно позицій и бивака у Новицкой—маршрутъ Бровничи—Новицкая кр. № 8.

Маршрутъ

ПРОМЫСЛОВКА—

1. Промысловка—Петровка,

Грунтовая дорога, 8—12 шаговъ шириною по долинамъ рѣкъ Коготуна и починки, особенно черезъ рѣку Шиту-хэ у д. Петровки. Въ сухое время грунтъ сильно размокаетъ, и во многихъ мѣстахъ дорога дѣлается трудно ство боковыхъ канавъ и стоковъ для воды. Вдоль дороги теле

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Промысловка.	д. 16, кол. 4	Деревянныя избы 2—3 комнаты. Надворныхъ построекъ немного и при томъ плохія.	Ширина дороги 8—12 шаговъ, много объѣздовъ. Грунтъ глинисто-торфяной, на возвышенныхъ частяхъ дороги галька. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ. Л ѣ с а:
10	Корейскія фанзы.	дв 2	Мазанки.	Отъ Промысловки до высоты 96 растутъ вправо отъ дороги до долины р. Пхингана—по обѣимъ сторонамъ дороги до креста у поворота тракта—въ видѣ отдѣльныхъ рощъ и перелѣсковъ, далѣе по сопкамъ влѣво отъ дороги.
19	Петровка.	двор. 114, кол. 40	Деревянная 1—2комнаты. Надворныхъ построекъ много, удовлетворительны.	Болотъ не имѣется, но во время дождей грунтъ настолько размокаетъ, что во многихъ мѣстахъ (см. верстовую карту отмѣчен. синими номерами **) дорога дѣлается неудобнопроходимой для артиллеріи и повозокъ. Движеніе по сторонамъ отъ дороги возможно въ сухое

*) Развѣдку производилъ 6 мая 1909 г. Капитанъ Новиковъ.
**) Подъ соотвѣтствующими №№ въ маршрутѣ № 1 а, Капитана Собельшикова помѣщены расчеты

№ 5 *).

ЛЯНЧИ-ХЭ.

длиной 19 вер.

Паинсана (Пхингана). Крутыхъ подъемовъ нѣтъ, мосты плохіе, требуютъ года пригодна для движенія всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ, въ дождливое— проходимою для артиллеріи и повозокъ. Необходимо заблаговременное устрой- графная линія. Движеніе по сторонамъ возможно для пѣхоты.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опори. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
При выходѣ изъ Промысловки переправа черезъ ручей—бродъ. Глубина 1/2— дно илистое. Въ 4-хъ верстахъ отъ Промысловки р. Коготунъ — бродъ 1 саж., ширина 3 шаг., дно крѣпкое. Далѣе въ 8 1/2 верстахъ черезъ ручей мостъ 1 саженъ длиной, сломанъ. Матеріалъ для починки имѣется на мѣстѣ. Въ 8 верстахъ отъ Промысловки 2 брода черезъ рѣку Пхинганъ, глубиною 2—3, шириною 6 шаговъ, дно илисто-каменистое; на 11-й верстѣ снова бродъ черезъ р. Пхинганъ, глубина 2 — 3 арш., дно твердое, ширина 8 шаговъ. Между 4-й и 5-й верстами отъ Петровки пересѣкаютъ дорогу 2 притока р. Паинсана шириною 3 — 5 саж. (Пхингана), на ближнемъ къ Петровкѣ имѣется плохой мостъ, матеріалъ для починки имѣется на мѣстѣ, на другомъ бродъ глубиною 2 арш., дно илистое.	Нѣтъ.	1) Арьергардныя позиціи на 1 полкъ въ 2 верстахъ сѣвернѣе Промысловки (см. верстовую карту), фронтомъ къ послѣдней; подступы отъ Промысловки къ лѣвому флангу— лѣсомъ. Нужна расчистка обстрѣлка, редутъ на роту съ двумя пулеметами за лѣвымъ флангомъ и просѣка для выѣзда батареи на позицію. 2) Позиція на 1-мъ поворотѣ тракта у креста на 2 батальона (2 сопки по сторонамъ отъ дороги), фронтомъ къ Промысловкѣ. Подступы къ правому флангу по сопкамъ, покрытымъ рѣдкимъ лѣсомъ. 3) У 2-го поворота дороги въ 12 верстахъ отъ Про-

работъ по ремонту пути.

1	2		3	4
				время года для конницы и пѣхоты, а въ дождливое лишь для послѣдней. Въ лѣсу движеніе по сторонамъ отъ дороги затруднительно даже для пѣхоты.

*) Кромѣ того дорогу пересѣкаютъ до 15 небольшихъ канавокъ, во время дождей довольно глубокихъ,

5	6	7
Мостъ черезъ р. Шиту-хэ у Петровки 8 саж. длиною на рядахъ не вполнѣ надеженъ для движенія артилл. Матеріалъ для починки въ с. Петровкѣ *) Болотистыхъ полосъ, пересѣкающихъ дорогу, не встрѣчается.		мысловки, фронтомъ къ с. Ново-Бессарабія, на 1 полкъ. Впереди лежащая мѣстность открыта, подступы найти трудно. Въ Промысловкѣ можно размѣстить квартиро-бивакомъ 2 батальона. Бивакъ на склонѣ въ рѣдкомъ лѣсу къ востоку отъ Промысловки на полкъ. Вода изъ р. Коготуна. Фуража найти трудно. Дрова подъ рукою. Въ Петровкѣ квартиро-бивакъ на бригаду. Вода изъ р. Паинсанъ и колодцевъ. Овесъ и сѣно имѣются въ достаточномъ количествѣ. Дрова у крестьянъ запасены въ изобиліи. Бивакъ укрытый отъ вѣтровъ къ сѣверу отъ Петровки на дивизію.

дно ихъ по большей части илистое.

2. Петровка — Царевка —

Грунтовая дорога 8—12 шаговъ шириною, грунтъ песчано-глинистый. Мосты верстахъ сѣвернѣе Петровки (см. верстовая карта ц. 5) размытъ и требуетъ дождей быстрое теченіе и вода стоитъ высоко. Лучше имѣть мостъ. Отъ и дѣлается трудно доступной для движенія артиллеріи и

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Петровка.	двор. 114, к. 40	Деревянныя.	Дорога грунтовая, ремонтируется слабо. Ширина 8—12 шаговъ. Грунтъ песчано-глинистый на возвышенныхъ участкахъ и глинисто-торфяной въ низинахъ. Подъемы и спуски отлогіе, въ 3-хъ верстахъ отъ Петровки спускъ къ оврагу размытъ, влѣво отъ него есть объѣздъ, въ дождливое время топкій; спускъ необходимо ремонтировать. Дорога идетъ рѣдкимъ лѣсомъ на протяженіи 1-й версты при перевалѣ черезъ послѣдній передъ Царевкой хребетъ.
6	Царевка.	д. 26, кол. 8	Деревянныя. Надворныхъ достаточно.	
10	Рѣчица.	д. 23, кол. 7	Деревянныя. Надворныхъ много, удовлетворительны.	Болотъ нѣтъ, но во время дождей на участкѣ отъ Царевки до Рѣчицы и у Петровки черезъ долины притоковъ р. Шиту-хэ грунтъ размокаетъ и дорога дѣлается крайне вязкой. Необходимо проведеніе водосточныхъ канавъ и укрѣпленіе полотна дороги хворостомъ, имѣющимся на мѣстѣ. Движеніе по сторонамъ дороги возможно для пѣхоты и конницы во всякое время.

*) Развѣдку производилъ 11 мая 1909 г. Капитанъ Новиковъ.

Рѣчица, длиной 10 верстъ *).

плохіе. Крупныхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ. Спускъ къ оврагу въ 3-хъ ремонта. Переправа черезъ р. Хани-хэза въ бродъ, дно твердое, во время Царевки до Рѣчицы дорога идетъ къ низинѣ, во время дождей размокаетъ повозокъ—нужны боковыя канавы и спуски для воды.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Въ $1^{1}/_{2}$ верстахъ отъ Петровки мостъ на притокѣ рѣки Шиту-хэ—разрушенъ. Матеріалы для починки въ с. Петровкѣ. На 4-й верстѣ отъ Петровки дорогу пересѣкаютъ 2 оврага. Въ дождливое время наполняются водою, глубина которой достигаетъ 2-хъ футъ при быстромъ теченіи. На р. Хони-хэзѣ бродъ, глубина $2^{1}/_{2}$ фута, ширина 7 шаговъ, дно твердое. Передъ Царевкой на послѣдней верстѣ 2 моста: 1) черезъ притокъ Хони-хэзы, другой черезъ глубокую канаву. Оба въ дурномъ состояніи. Матеріалы для починки въ с. Царевкѣ. У Царевскаго кладбища мостикъ черезъ канаву разрушенъ, матеріалъ для починки въ с. Царевкѣ, объѣздъ топкій. Далѣе до Рѣчицы нѣсколько мостиковъ въ 3—5 бревенъ черезъ топкія канавы,—неудовлетворительные, матеріалъ для починки имѣется подъ рукою.	Нѣтъ.	Рядъ параллельныхъ хребтовъ между Петровкой и Царевкой, раздѣленныхъ неглубокими оврагами, могутъ быть использованы въ качествѣ арьегардныхъ позицій на 1 полкъ къ Петровкѣ; опорнымъ пунктомъ на 1 роту на лѣвомъ флангѣ перваго хребта является вершина въ верстѣ вправо отъ дороги. Мѣстность передъ фронтомъ открытая. Обходъ возможенъ съ лѣваго фланга. Сѣвернѣе Царевки бивакъ на пологомъ скатѣ г. Тинхоллъ на бригаду. Открытъ юго-западнымъ вѣтрамъ. Вода и дрова имѣются въ изобиліи. Запасовъ фуража мало. Квартиро-бивакъ на 2 батальона, или на 2—3 эскадрона. Восточнѣе д. Рѣчицы бивакъ на дивизію, открытъ юго-западнымъ вѣтрамъ. Вода и дрова въ изобиліи. Сѣно и трава имѣются въ избыткѣ, но въ іюлѣ и августѣ, передъ уборкой хлѣбовъ, трудно разчитывать достать на мѣстѣ овесъ.

3. Рѣчица—Шкотово,

Грунтовая дорога 6—8 шаговъ шириною, грунтъ песчано-глинистый. Ветхій ненадеженъ; черезъ рукавъ этой же рѣки подъ Ручицкой позиціей—сломанъ. рѣку Цему-хэ (Чему-хэ), 50 саж. длиною у Шкотова снесенъ наводненіемъ поворота тракта къ мосту на Шкотово по берегу. Бродъ черезъ Цему-хэ въ доходитъ до $3^1/_2$—4 футъ, исправ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.		Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.		
—	Рѣчица.	д. 23, кол. 7	Деревянныя.	Ширина дороги 6—8 шаговъ, грунтъ песчано-глинистый. Крутой спускъ 18 саженъ къ р. Шиту-хэ (Рыбалка), требуется тормозъ. Лѣсовъ нѣтъ. Слѣва отъ дороги на протяженіи $1^1/_2$ версты до р. Шиту-хэ растетъ кустарникъ. Болотъ нѣтъ. По сторонамъ отъ дороги возможно движеніе пѣхоты и конницы.
12	Шкотово.	д. 96, кол. 38	Каменная двухъэтажная школа и лѣсопилка. Остальные дома деревянные, надворныхъ построекъ много.	

*) Разрѣдку произв одилъ 16 мая 1909 г. Капитанъ Новиковъ.

длиной 12 верстъ *).

мостъ на сваяхъ черезъ р. Конгоуза у д. Рѣчицы, длиною въ 10 саженъ, Бродъ влѣво у моста, глубиною до $3^1/_2$ арш., шириною 7 шаговъ. Мостъ черезъ 1907 года; осталась лишь часть свай. Ѣздятъ по проселку прямо отъ большіе дожди закрывается, при 3-хъ—4-хъ дневномъ дождѣ высота воды леніе мостовъ крайне необходимо.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опори. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Между с. Рѣчицей и Рѣчицкимъ хребтомъ 3 моста: 1) черезъ рукавъ длиною $1^1/_2$ сажени—исправенъ, 2) черезъ Конгоузу, 10 саж. длиною, на сваяхъ, весьма ненадеженъ, вслѣдствіе ветхости; требуетъ основательнаго ремонта. Доски и брусья можно достать въ с. Шкотово на лѣсопилкѣ. 3) черезъ рукавъ, длиною въ 3 сажени, — сломанъ; ѣздятъ ниже моста въ 10 саженяхъ, черезъ бродъ глубиною въ 2 арш. (во время дождей глубина его доходитъ до $3^1/_2$ арш.), шириною 7 шаговъ, дно твердое. Мостъ черезъ р. Чамо-Чагоуза длиною $1^1/_2$ саж., жидокъ. Черезъ р. Шутанъ бродъ глубиною 2 арш. (во время дождя доходитъ до 3—$3^1/_2$ арш.), дно твердое. Мостъ черезъ ручей при выходѣ въ долину Цему-хэ, длиною въ 3 саж.— сломанъ. Доски и брусья въ с. Шкотово на лѣсопилкѣ; ѣздятъ ниже моста черезъ бродъ, глубиною въ $2^1/_2$ арш.; дно твердое. Мостъ черезъ Цему-хэ, длиною 50 саженъ, снесенъ водою въ 1907 году. Ѣздятъ по проселку и переправляются въ верстѣ выше въ бродъ, предварительно перейдя 2 старыхъ русла по бродамъ глубиною въ 2—3 фута при твердомъ днѣ. Бродъ черезъ Цему-хэ во время сильныхъ дождей закрывается, послѣ 3-хъ—4-хъ дней дождя высота воды доходитъ до $3^1/_2$—4 арш. Исправленіе моста крайне необходимо. Матеріалы для возобновленія моста въ с. Шкотово на лѣсопилкѣ.		Рѣчицкая позиція на дивизію, фронтомъ на Петровку. Подробное описаніе позиціи въ отчетѣ о полевой поѣздкѣ 1906 года Подполковника Генеральнаго Штаба Тараканова. Бивакъ на дивизію въ лощинѣ къ сѣверо-востоку отъ Шкотова. Квартиро-бивакъ на бригаду въ Шкотовѣ Вода изъ колодцевъ и р. Цему-хэ. Дрова имѣются на мѣстѣ. Сѣно или трава въ изобиліи. Овесъ врядъ-ли можно достать въ іюлѣ и августѣ передъ уборкой хлѣбовъ.

4. Шкотово, Сухая рѣчка, почт. ст. Амбабаза,

Грунтовая дорога—почтовый трактъ: до с. Сухая Рѣчка идетъ болотистой дождливое время размокаетъ и трудно доступна для колеснаго движенія. лошадей), или 1 взводъ пѣхоты (50 человѣкъ), или 10 лошадей. На протя каменистый; дорога вполнѣ пригодна для движенія всѣхъ родовъ войскъ до ст. Лянчи-хэ дорога 12-ти шаговъ шириною, окопана канавами, пригодна нистому грунту, дѣлается вязкой. Отъ ст. Сухая Рѣчка до завода Ельскаго дороги на западъ, во время сильныхъ дождей ручей, вдоль котораго идетъ отъ Сухой Рѣчки до перевала передъ почт. стан. Амбабаза и р. Лянчи-хэ благодаря этому, имѣетъ много объѣздовъ. Пользуются этою дорогою види ст. Амбабаза осталась

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
--	Шкотово.	д. 96, к. 38	2 кирпичныхъ, остальныя деревянныя.	Грунтовая дорога. На участкѣ до Сухой Рѣчки шириною 12 шаговъ окопана канавами, которыя заплыли грязью, идетъ по болотистымъ долинамъ р.р. Май-хэ и Копчигу. Грунтъ болотистый. Спусковъ и подъемовъ нѣтъ. На участкѣ Сухая Рѣчка—пивоваренный заводъ Ельскаго дорога шириною 6—7 шаговъ, идетъ тайгой, грунтъ песчано-каменистый. Крутизна подъема передъ почт. стан. Амбабаза не превышаетъ 15 саж., при спускѣ тормозъ не требуется. Отъ завода Ельскаго до почт. стан. Лянчи-хэ дорога шириною въ 12 шаговъ, окопана канавами; грунтъ глинистый, размокаетъ отъ дождей. Во время дождей дорога дѣлается вязкой. Лѣса покрываютъ сопки по обѣимъ сторонамъ отъ дороги. Болотъ нѣтъ. По сторонамъ движеніе для пѣхоты и конницы возможно лишь отъ завода Ельскаго до почт. ст. Лянчи-хэ.
7	Сухая Рѣчка.	дв. 9	Деревянныя.	
9	Корейскій поселокъ.	дв. 6	Фанзы (мазанки).	
16	Почт. ст. Амбабаза (брошена).	дв. 1	Деревянная.	
24	Пивоваренный заводъ Ельскаго.	—	Часть кирпичныхъ, остальныя деревянныя.	

*) Развѣдку производилъ въ маѣ 1909 г. Капитанъ Новиковъ.

почт. ст. Лянчи-хэ, длиной 32 версты *).

низиной; по бокамъ окопана канавами, которыя давно заплыли грязью. Въ Черезъ р. Май-хэ —паромъ, поднимающій 2 орудія съ передками (безъ женіи отъ с. Сухой Рѣчки до пивовареннаго завода Ельскаго грунтъ песчано-послѣ незначительныхъ исправленій. Отъ пивовареннаго завода Ельскаго для движенія трехъ родовъ оружія, но во время дождей, благодаря гли-по обѣ стороны отъ дороги тайга. На участкѣ отъ Сухой Рѣчки, до поворота дорогою, сильно разливается и затопляетъ дорогу на 1—2 фута. Ручей до завода Ельскаго часто мѣняетъ свое русло и подымаетъ дорогу, которая, мо очень рѣдко, почему ее и не поддерживаютъ въ порядкѣ. Отъ почтовой лишь покинутая изба.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
На 5-й верстѣ отъ Шкотова переправа черезъ рѣку Май-хэ на паромѣ, на стальномъ тросѣ. Подъемная сила парома 2 орудія съ передками безъ лошадей, или 10 лошадей, или взводъ пѣхоты (50 человѣкъ). Кругооборотъ $^1/_2$ часа съ нагрузкою. Рѣка Май-хэ въ бродъ непроходима. На 8-й верстѣ мостъ черезъ рѣку Копчигу длиною въ $2^1/_2$ саж., для прохода артиллеріи и обозовъ непригоденъ. Доски и брусья имѣются въ с. Шкотовѣ, накатникъ на мѣстѣ. До перевала передъ почт. ст. Амбабаза нѣсколько бродовъ, ручей. Глубина бродовъ не превышаетъ 2 арш., ширина 5—8 шаговъ при твердомъ днѣ. На подъемѣ къ перевалу 2 мостика черезъ овраги, по 2 саж. длиною, для проѣзда орудія не пригодны. Матеріалы для починки имѣются на мѣстѣ. Отъ почт. ст. Амбабаза до завода Ельскаго нѣсколько бродовъ на р. Лянчи-хэ. Глубина бродовъ 1—$2^1/_2$ фута, шириною 4—9 шаговъ, дно твердое. Болотистыя долины р.р. Май-хэ и Копчигу проходимы лишь по дорогѣ. Овраговъ, кромѣ указанныхъ выше, нѣтъ.	Тропа отъ бухты Тавай-зы.	Майхинская позиція фронтомъ на востокъ, подробное описаніе которой сдѣлано Генеральнаго Штаба Подполковникомъ Яроном въ 1906 г.

Маршрутъ

МАЙХИНСКАЯ—ВЛАДИМИРО-

1. Дер. Майхинская, село Новороссійское,

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
23	Село Новороссійское.	д. 48, кол. 4	Деревянный.	Ширина отъ 3-хъ до 4-хъ. Грунтъ средній. Имѣется 2 перевала. Требуютъ припряжки и тормозъ. Дорога на первомъ перевалѣ плохая: пни, камни, мало наѣзжена. Исправить. Спускъ хорошъ. Второй перевалъ не годенъ, крутая скала. По сторонамъ дороги лѣсъ; движеніе не по дорогѣ возможно только по долинѣ р. Цемухэ до с. Новороссійскаго, за нимъ только по дорогѣ; начинается непроходимый лѣсъ до р. Сизи. Дорога заросшая, ненаѣзжаная. Движеніе затруднительное. Мокрый лугъ передъ 1-мъ переваломъ, длина около 30 шаговъ; необходимо набросать хворостъ. По рѣкѣ Сица, дорога идетъ между скалъ. Движеніе свободно въ одну сторону. Грунтъ твердый; по сторонамъ кустарникъ и рѣдкій лѣсъ.
64	Хмѣльницкая.	д. 20, кол. 3		

*) Развѣдку производилъ Поручикъ Голдобинъ.

№ 53*).

АЛЕКСАНДРОВСКОЕ.

дер. Хмѣльницкая, длиной 64 версты.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Рѣка Суйдунгоухэ, р. Цемухэ и р. Сици, проходимы въ бродъ. Дно—галька и песокъ. Вода стоитъ низко, въ особенности въ засуху. Переправы удобныя, легкія. Движеніе не задерживаютъ. При сильныхъ дождяхъ и разливахъ—вода высока, теченіе сильное. Движеніе въ это время затрудняется; ждать пока спадетъ вода (2 или 3 дня). Мосты плохи—исправить. Болотистая полоса предъ первымъ переваломъ. Необходимо набросать хворостъ, который имѣется тутъ же. Препятствіе значительное оказываетъ второй перевалъ и непроходимый лѣсъ.		Фронтъ на востокъ. Позиція на сопкахъ по дорогѣ. Всѣ выгоды мѣстности для обороняющагося, такъ какъ движеніе возможно по долинамъ и каждая сопка съ малымъ отрядомъ можетъ запереть движеніе; ибо всѣ дороги и долины—наступленіе является почти невозможнымъ, лишь отдѣльныя группы могутъ медленно и съ большимъ трудомъ пробираться впередъ. Биваки—хороши, такъ какъ подъ рукой имѣются въ достаточномъ количествѣ: вода, дрова и фуражъ. Квартиро-бивачное расположеніе—мало домовъ.

2. Дер. Хмѣльницкая, Казанка, с. Фроловка, д. Николаевка, д. Новицкая,

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
8	Казанка.	д. 55, кол. 6	Деревянныя.	Ширина отъ 3-хъ до 12-ти шаг. Средній и песокъ. Дорога идетъ по долинѣ рѣки Сучана. Большая, проселочная. Движеніе свободно по обѣ стороны. По сторонамъ пашни и рѣдкій лѣсъ и кустарникъ. Долина сухая. Возможно движеніе и по сторонамъ дороги. Подъемовъ и спусковъ нѣтъ.
12	Фроловка.	д. 75, кол 8	„	
24	Николаевка.	д. 60, кол. 5	„	
30	Новицкая.	д. 48, кол. 4	„	
36	Пирятина.	д. 60, кол. 6	„	
44	Унаши.	д. 45, кол. 4	„	
48	Владимиро-Александровская.	двор. 180, кол. 20	„	

д. Пирятина, выс. Унаши и Владимиро-Александровское, длиной 48 верстъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Рѣка Сучанъ проходима въ бродъ. Переправы легки—дно песокъ и галька. Во время разлива (Іюль и Августъ—дожди) броды и переправы невозможны, такъ какъ вода доходитъ до 3-хъ саженей. Движеніе прекращается по дорогѣ изъ д. Казанки до Фроловки. Вода держится до 4-хъ дней. Отъ д. Фроловки до Владимиро-Александровскаго движеніе свободно, такъ какъ имѣются обходныя дороги. Болотистыхъ полосъ, овраговъ нѣтъ. Мосты исправить; въ сухое время можно обходиться безъ нихъ — объѣзжаютъ. Мосты—малые.	Отъ Казанки до д. Екатеринославки. Проселочныя. Движеніе свободно.	Фронтъ на югъ. Долина р. Сучана обслуживаетъ движеніе большихъ отрядовъ, такъ какъ удобна для безпрепятственнаго движенія. Выгоды обороняющагося тѣ, что сопки по обѣ стороны долины могутъ служить позиціями. Вся долина обстрѣливается артиллерійскимъ огнемъ и движеніе противника становится невозможнымъ. Позиція у Владимиро-Александровскаго со стороны моря. Биваки хороши. Дровъ мало. Фуражъ имѣется. Квартиробивачное расположеніе для 2-хъ полковъ.

Маршрутъ

Р Ѣ Ч И Ц А —

1. Д. Рѣчица—

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Рѣчица.	д. 18, кол. 6	Деревянныя.	Ширина дороги 6—7 шаговъ; грунтъ средній—черноземный. Дорога идетъ долиной р. Конгоуза по ровной мѣстности—спусковъ и подъемовъ нѣтъ.
5	Романовка.	д. 83, к. 50	Деревянныя.	Лѣса нѣтъ, только по рѣкѣ Конгоуза растетъ густой и высокій кустарникъ, мѣстами переходящій въ небольшія рощицы.
16	Ново-Нѣжино.	д. 89, к. 45	Деревянныя.	У корейской деревни лѣсъ переходитъ (съ юга) почти къ самой дорогѣ, и дорога къ дер. Лукіанской идетъ уже сплошнымъ лѣсомъ, а самая деревня (строющаяся и только еще заселяющаяся) расположена въ лѣсу. Дорога отъ Корейской деревни до Лукіанской—узкая—4 шага, грунтъ слабый, черноземный, а на дорогѣ затрудняютъ движеніе, хотя и не на большомъ пространствѣ—$2^{1}/_{2}$—3 версты.
25	Корейская деревня.	дв. 6, кол. 2	Глинобитныя.	Отъ Рѣчицы до Корейской деревни болотъ нѣтъ, а движеніе по сторонамъ вполнѣ возможно.
28	Лукіанская.	д. 20, кол. 8	Деревянныя.	

№ 54.

НОВИЦКАЯ.

д. Лукіанская.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Дорогу пересѣкаютъ притоки и рукава р. Конгоузы При выходѣ изъ д. Рѣчица дорогу пересѣкаетъ незначительный ручей, на которомъ имѣется мостъ, сложеный изъ камней. На 4-й верстѣ—два брода, а южнѣе Романовки 1 бродъ, который можно обойти, свернувъ въ деревню у кладбища и выйдя противъ церкви на мостъ. Мостъ исправный. Далѣе между Романовкой и Ново-Нѣжиномъ дорогу въ 3-хъ пунктахъ пересѣкаютъ рѣчки, изъ которыхъ ближайшая къ Н.-Нѣжину шире и глубже слѣдующихъ двухъ. Черезъ всѣ три рѣчки переправа въ бродъ. При выходѣ изъ Ново-Нѣжина дорогу пересѣкаетъ ручей, на которомъ имѣется мостъ. Въ 3-хъ верстахъ къ западу отъ Корейской деревни есть оврагъ, по дну котораго пересѣкаетъ ручей, а берега сажени полторы высотою и круты. По разсказамъ жителей, всѣ рѣки бассейна Конгоуза, мелководныя въ сухое время года, сильно разливаются весною и во время дождей, и останавливаютъ всякое движеніе. Болотистыхъ полосъ нѣтъ.	На 4 верстѣ Ново-Нѣжина отходитъ вправо (къ юго-востоку) дорога на дер. Лукіанскую. Дорога идетъ лѣсомъ, 4—5 шаговъ шириной и по разсказамъ жителей д. Лукіанской, дорога хорошая и ровная, безъ выбоинъ и кочекъ (безъ пней).	Наиболѣе удобныя позиціи по сопкамъ къ востоку отъ д. Романовки фронтомъ на югъ; на 1 дивизію. Къ лѣвому флангу позиціи рѣка на столько приближается, что растущіе по ея берегамъ кусты даютъ возможность скрытно подойти къ самой позиціи. У д. Романовки мѣсто для бивака къ юго-западу отъ деревни между дорогой и р. Конгоузой, на 2 полка. Квартиро-бивакомъ въ деревнѣ можетъ расположиться 1 полкъ. Воды много—рѣка. Дрова и фуражъ есть. У д. Ново-Нѣжино—лучшее мѣсто для бивака къ сѣверу отъ деревни, между деревней и линіей ж. д. на 1 дивизію; квартиро-бивакомъ 2 баталіона. Вода и дрова и фуражъ есть.

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Лукіанская.	д. 20, кол. 8	Деревянныя.	Ширина дороги 5—6 шаговъ. Грунтъ средній. Дорога идетъ вдоль строющейся желѣзной дороги на Сучанъ, и отъ станціи Тигровой развѣтвляется: одна идетъ на деревню Новицкую, а другая на Бровничи. Между ст. Конгоуза и ст. Держаново — перевалъ. Подъемъ со ст. Конгоуза значительной крутизны и дорога идетъ зигзагами, спускъ къ ст. Держаново положе. Но какъ тотъ, такъ и другой при спускѣ требуетъ тормоза. На всемъ своемъ протяженіи дорога идетъ сплошнымъ лѣсомъ. Болотъ нѣтъ. Движеніе по сторонамъ не возможно, такъ какъ лѣсъ слишкомъ густой. Дорога отъ ст. Тигровой до Бровничей менѣе наѣзжана, чѣмъ до Тигровой, а вслѣдствіе этого для движенія повозокъ представляетъ серьезное затрудненіе— пни, корки, выбоины и т. д., грунтъ дороги на этомъ участкѣ слабый.
3	Корейская деревня.	—		
5	Разъѣздъ желѣзн. дороги.	—		
14	Ст. Конгоуза.	—		
17	Ст. Держаново.	—		
23	Ст. Тигровая.	—		
37	Д. Бровничи.	д. 14, кол. 6	Деревянныя.	

Бровничи.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
До перевала дорогу пересѣкаютъ притоки рѣки Конгоузы и, за исключеніемъ первыхъ двухъ—у Корейской деревни и у Разъѣзда (броды), на всѣхъ остальныхъ имѣются мосты (всѣ исправны), но прочны только для движенія повозокъ, для движенія артиллеріи требуютъ исправленія. Мосты небольшіе—8—10 шаговъ длины. Отъ перевала до Держанова — два незначительныхъ ручья (броды). У ст. Тигровой — рѣка Тахэ; 15—20 шаговъ ширины, около $1^1/_2$ фута глубины—бродъ. Отъ ст. Тигровой до Бровничи—дорогу пересѣкаютъ рѣка Тахэ и ея притоки. Мостовъ нѣтъ—на всѣхъ переправахъ бродъ. Болотистыхъ полосъ нѣтъ, но на участкѣ ст. Тигровая — Бровничи въ 3—4 мѣстахъ по теченію ручьевъ неглубокія топи, движенію не препятствуютъ. Овраговъ нѣтъ.	Нѣтъ.	По дорогѣ позицій не встрѣчается, такъ какъ дорога все время идетъ лѣсомъ. Относительно позицій и ночлега у д. Бровничи — въ Маршрутѣ Бровничи-Новицкая.

3. Дер. Бровничи — дер. Новицкая,

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.		Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.		
—	Бровничи.	д. 14, кол. 6	Деревянныя	1) Дорога отъ моста на р. Цемухэ (изъ Новороссійска) до д. Бровничи до развѣтвленія въ 5 верстахъ отъ д. Сица, хорошая. Ширина 10—12 шаговъ. Грунтъ твердый, до Бровничи глинистый, а далѣе песчано-глинистый. Подъемы и спуски на перевалѣ южнѣе р. Цемухэ значительной крутизны и требуютъ при движеніи артиллеріи тормозовъ. Въ 6 верстахъ къ югу отъ д. Бровничи 2 перевала; подъемы и спуски незначительной крутизны, хотя тормозъ необходимъ.
21	Сица.	д. 17, кол. 8	Деревянныя	Отъ р. Цемухэ до р. Тахэ дорога идетъ густымъ лѣсомъ, далѣе лѣсъ прекращается и начинается снова отъ первой рѣчки (притокъ р. Тахэ) въ полутора верстахъ къ югу отъ дер. Бровничи по направленію къ дер. Новицкой. Дорога идетъ все время лѣсомъ до желѣзнодорожной станціи Сица.
31	Новицкая.	д. 45, к. 20	Деревянныя	Здѣсь лѣсъ прекращается. Болотъ нѣтъ; движеніе по сторонамъ сильно затруднительно—густой лѣсъ.
12	Мостъ на р. Цимухэ.			2) Дорога далѣе на д. Новицкую: ширина 8—10 шаговъ, грунтъ средній, черноземъ. Подъемовъ и спусковъ нѣтъ. Движеніе по сторонамъ дороги вполнѣ возможно на всемъ ея протяженіи.

(развѣтвленіе на р.р. Цимухэ и Сица).

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1) Отъ Цемухэ до р. Сица. Дорогу очень часто пересѣкаютъ небольшіе горные ручьи (до перевала—6 и отъ перевала до р. Тахэ—8 разъ); ручьи мелководны и всѣ проходимы въ бродъ, на ближайшихъ къ рѣкѣ Тахэ трехъ рѣчкахъ имѣются исправные мосты. На р. Цемухэ мостъ исправный, на р. Тахэ сильно испорченъ и требуетъ исправленія. Сѣверо-восточнѣе д. Бровничи въ двухъ мѣстахъ дорогу пересѣкаютъ притоки р. Тахэ; не глубокіе—бродъ. На р. Сицѣ—бродъ; рѣка широкая, 20—25 шаговъ, глубина около 2-хъ футъ. 2) Отъ д. Бровничи до д. Новицкой. Дорогу въ 15—18 мѣстахъ пересѣкаютъ небольшія рѣки. До развѣтвленія дороги на Рудники, на рѣкахъ имѣются новые, прочные и вполнѣ исправные мосты; а далѣе броды; на р. Сучанѣ (въ верстѣ отъ д. Новицкой) есть бродъ и паромъ; ходитъ во время разлива рѣки; подъемная сила парома 8—10 лошадей или 2 груженыхъ повозки. Болотистыхъ полосъ нѣтъ. Овраговъ и особенныхъ препятствій для движенія нѣтъ. На канавахъ хорошіе мосты.	Въ 5 верстахъ къ Сѣверо-Западу отъ д. Сица дорога развѣтвляется, одна идетъ на д. Новицкую, другая черезъ Рудники прямо на Вл. Александровское, составляя продолженіе дороги отъ Бровничи. По разсказамъ мѣстныхъ жителей дорога эта проведена по приказанію Генерала Линевича въ 1904 году, дорога благоустроенная и значительно облегчаетъ и сокращаетъ путь отъ	Позиціи: 1) По сопкамъ сѣвернѣе д. Бровничи фронтомъ на югъ, на 2 полка; удобные подступы къ правому флангу долиной р. Тахэ. 2) По сопкамъ къ востоку отъ стан. Сица, фронтомъ на югъ, на 1 дивизію. Подступы идутъ къ правому флангу по линіи желѣзной дороги со стороны дер. Ново-Нѣжино. Бивакъ: у д. Бровничи къ Сѣверо-Западу за деревней удобное мѣсто для бивака на 1 дивизію. Квартиро-бивакомъ въ Бровничи можетъ стать 1 баталіонъ. Вода есть (рѣки), дровъ много, фуража мало. У дер. Сица—бивакъ съ сѣверо-востока отъ деревни на 2 полка; квартиро-бивакомъ въ деревнѣ можетъ стать 1 баталіонъ. Въ д. Новицкой—бивакъ за деревней къ сѣверу, свободно можетъ стать 1 дивизія; квартиро-бивакомъ 1 полкъ. Вода есть (рѣки), дровъ и фуража много. У д. Лукіанской—деревня въ лѣсу, сильно

1	2		3	4
4	Переправа на рѣкѣ Сица.			3) Бровничи—р. Сица: ширина дороги 12—15 шаговъ. Грунтъ средній, черноземъ. Мѣстность ровная и открытая. Болотъ и лѣсовъ нѣтъ. Движеніе по сторонамъ дороги возможно до самой р. Сица, а далѣе дорога идетъ между крутыхъ горъ и движеніе по сторонамъ ея невозможно.

5	6	7
	Шкотова до Вл. Александровки. Характеръ мѣстности, по которой она идетъ,— крутые спуски и подъемы и лѣсъ (рѣдкій) качества такія же и отъ Бровничи до развѣтвленія на Новицкую.	сильно разбросана, недавно стала строиться и заселяться; изобилуетъ только дровами, ни бивакомъ, ни квартиро-бивакомъ, войска стать не могутъ.

Маршрутъ

ВЛАДИМИРО-АЛЕКСАНД

Отъ с. Владимиро-Александ

Протяженіе.	Проходимость: удобопроходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ: Твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1--2).	Подъемы и спуски требующіе припряжки или тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
113 верстъ.	Въ общемъ дорога удобопроходима, за исключеніемъ незначительныхъ участковъ, указанныхъ въ графѣ 8-й.	Грунтъ мягкій. На всемъ протяженіи дороги, исключая нижеуказанныхъ участковъ, полотно дороги состоитъ изъ смѣси чернозема съ мелкимъ пескомъ. На возвышенностяхъ по обѣ стороны д. Чебыши— грунтъ глинистый. На перевалѣ изъ долины р. Сицы въ долину р. Цемухэ —грунтъ щебенистый. По обѣ стороны перевала между д.д. Гордѣевка и Новая Москва полотно дороги состоитъ изъ растительнаго слоя. Полотно дороги на всемъ	Ширина дороги на всемъ протяженіи въ 1 повозку. Участокъ между д. Гордѣевка и Новая Москва представляетъ искусственно насыпанное полотно шириной 3 сажени, но пользоваться можно лишь полосой въ ширину хода повозки, такъ какъ остальная часть полотна заросла высокой густой травой и далѣе мелкимъ кустарникомъ.	1) При спускѣ въ долину р. Сучана съ возвышенностей, среди которыхъ расположена дер. Чебыши, на протяженіи 30 шаговъ нуженъ тормозъ 2) На южномъ участкѣ перевала изъ долины р. Сица въ долину р. Цемухэ на протяженіи 1/4 версты крутой подъемъ, гдѣ въ дождливую погоду безусловно потребуется помощь людей, такъ какъ пользоваться припряжкой неудобно, вслѣдствіе малой ширины полотна и крутыхъ поворотовъ дороги.	Дорога пересѣкаетъ: р. Сучанъ, 4 раза р. Сицу, 5 разъ р. Цемухэ, 40 разъ различные незначительные ручьи и рѣчки. Въ дождливое время и въ половодье р. Сучанъ и Сица въ бродъ непроходимы.

№ 55.

РОВСКОЕ — ШКОТОВО.

ровска до с. Шкотово.

Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудныя и требующія обязательнаго исправленія мѣста (рота—часъ).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
Д. Выселокъ Унаши, дворовъ 68. Д. Пирятина, дворовъ 74. Д. Новицкая, дворовъ 62. Д. Николаевка (корейская), 62 фанзы. Д. Чебыши (новоселы), дворовъ 38. Д. Фролова, дворовъ 85. Д. Казанка, дворовъ 73. Д. Хмѣльницкая, дворовъ 64. Д. Бровничи, дворовъ 17. Г. Гордѣевка (новоселы), дворовъ 25. Д. Новая Москва (новоселы), дворовъ 43. Д. Новороссійская, дворовъ 64.	1) Между с. Владимиро-Александровскимъ и з. Унаши на протяженіи 1 версты необходима гать. Матеріалъ имѣется на мѣстѣ. Рабочихъ 1 рота. Время—8 часовъ. 2) Въ 2-хъ верстахъ къ сѣверу отъ д. Новицкой нужна гать на протяженіи 15 шаговъ. Матеріалъ имѣется на мѣстѣ. Рабочихъ 20 человѣкъ. Время — 20 минутъ. 3) У южной околицы д. Новицкой нужна гать на протяженіи 40 шаговъ. Матеріалъ—заборъ.	По сторонамъ дороги на большомъ протяженіи ея—поля или поля въ перемежку съ лугами. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ на лугахъ кустарникъ ниже роста человѣка. При пересѣченіи возвышенностей у д. Чебыши на протяженіи 7 верстъ—мелкій, очень рѣдкій лѣсъ. Отъ д. Гордѣевки до д. Новая Москва, густая, почти дѣвственная тайга. Въ общемъ дорога пролегаетъ по открытой мѣстности, исключая участокъ Гордѣевка — Новая-Москва.	Бивачныя мѣста имѣются въ изобиліи на всемъ протяженіи дороги, т. к. дорога все время идетъ вдоль рѣкъ съ хорошей водой и на всемъ протяженіи встрѣчаются большія, чистыя и сухія площадки. Исключеніе составляетъ: 1) Участокъ между-Владимиро-Александровскомъ и Унаши; 2) Возвышенности по обѣ стороны д. Чебыши; 3) Участокъ Гордѣевка-Новая Москва. Позиціи: на 1—$6^{1/2}$ баталіона съ батареей у д. Чебыши. Позиція у д. Чебыши	Дорогой можно пользоваться въ періодъ малой воды въ рѣкахъ, ибо въ среднюю воду переправа пѣхоты въ бродъ черезъ Сучанъ и Сицу затруднительна, въ большую воду невозможна для всѣхъ родовъ войскъ. Постройка мостовъ, вслѣдствіе крайне быстраго теченія въ среднюю и большую воду врядъ ли будетъ выполнима. Въ виду сказаннаго отрядъ, отступающій по описываемой дорогѣ, можетъ быть поставленъ въ критическое по-

Протяженіе.	Проходимость: удобопроходима, трудно-проходима, непроходима.	Грунтъ: Твердый, мягкій, глинистый, песчаный.	Средняя ширина въ повозкахъ (1--2).	Подъемы и спуски требующіе припряжки или тормоза.	Переправы и пересѣкаемыя рѣки.
		протяженіи хорошо наѣзжено; исключеніе составляетъ участокъ между д. Гордѣевкой и Новой-Москвой, гдѣ, вслѣдствіе незначительной ѣзды, полотно не укатано.			

Попутные населенные пункты, число дворовъ.	Трудныя и требующія обязательнаго исправленія мѣста (рота—часъ).	Мѣстность по сторонамъ.	Биваки и позиціи.	Общее заключеніе.
	Рабочихъ—50 человѣкъ. Время — 20 минутъ. 4) На подъемъ къ перевалу южнѣе д. Чебыши нужна гать на протяженіи 10 шаговъ. Матеріалъ на мѣстѣ. Рабочихъ—20 челов. Время 20 минутъ. 5) Для прохода артиллеріи и обоза разработать объѣздъ у моста (№ 4) въ 5 верстахъ не доходя д. Новая Москва, на протяженіи 60 шаговъ. 6) Перемѣнить настилку на мосту (№ 3) въ 2-хъ верстахъ за предыдущимъ мостомъ.	Артиллерія и обозы могутъ двигаться по дорогамъ, пѣхота на большомъ протяженіи можетъ двигаться по сторонамъ дороги, исключая лѣсистыхъ мѣстъ и пересѣченія рѣчекъ и ручьевъ, гдѣ движеніе только по дорогѣ.	имѣетъ значеніе лишь въ большую воду, такъ какъ въ малую она совершенно свободна обходится и занять ее рискованно. 2) На 2—3 баталіона съ батареей у д. Хмѣльницкой.	ложеніе, тѣмъ болѣе, что дорога по правому берегу р. Сучана черезъ д. Юрьевку, вдоль Сучанской ж. д., короче на 25 верстъ и не представляетъ столькихъ препятствій въ видѣ рѣкъ.

Маршрутъ

Отъ д. Домашлина на д.д. Душкино, Волгинецъ, Ново-Литовскъ, Кирилловка,

Имѣя общее направленіе съ востока на западъ, т. е. въ операціонномъ на значеніе, въ случаѣ нашего столкновенія съ Японіей. Отходя отъ одного Владиміро-Александровска до Зал. Америки 18 вер.), путь этотъ несомнѣнно противника, имѣющаго цѣлью занять Шкотовъ и угрожать Никольску. По и удобно проходимъ для всѣхъ родовъ войскъ и обозовъ, требуетъ значи ственныхъ препятствій, могущихъ задержать его на значительный промежу бережья, а мѣстами по самому побережью, даетъ противнику, наступающему такъ и продовольственномъ отношеніи. При такихъ условіяхъ весьма трудна тивника. Какъ уже упоминалось, существенныхъ препятствій, могущихъ большой пользы не принесутъ; всѣ имѣющіеся мосты незначительныхъ раз кихъ часовъ времени. Дѣйствіе значительныхъ нашихъ силъ здѣсь, съ цѣлью подъ угрозой дѣйствій непріятельскаго флота въ тылъ отряду. Казалось бы, легкаго, небольшого отряда, который, пользуясь пересѣченнымъ, горнымъ ствіями стѣснилъ и затруднилъ бы непріятельскую развѣдку, а при случаѣ на проти

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	д. Домашлинъ.	д. 10, кол. 2	Дерев. дома на срубахъ, крытые соломой. Мало надворныхъ построекъ.	1) Ширина дороги въ 1—2 повозки, мѣстами 3—4 повозки.
	На всемъ протяженіи отъ д. Домашлинъ до с. Владимиро-Александровска вдоль дороги идетъ телеграфная линія.			2) На первыхъ двухъ верстахъ отъ д. Домашлинъ грунтъ твердый — глинистый; мѣстами промоины; на 3-й верстѣ, гдѣ дорога идетъ вдоль побережья пролива, грунтъ болотистый (у без. ручья), далѣе песчаный, мѣстами каменистый. Затѣмъ до д. Душкино грунтъ средній; полотно дороги ровное, хорошо наѣзженное.

*) Развѣдку производилъ Ген. Штаба Капитанъ Дымманъ.

№ 56*).

Та-Удема, Михайловка, Екатериновка, сел. Влад.-Александровское, длин. 56½ вер.

правленіи Зал. Америка—Шкотово, путь этотъ будетъ играть весьма важное изъ наиболѣе важныхъ пунктовъ высадки непріятельскаго дессанта (отъ послужитъ въ этомъ случаѣ наступательнымъ путемъ для дессантнаго корпуса своимъ свойствамъ онъ вполнѣ пригоденъ для движенія значительныхъ силъ тельное исправленіе. При движеніи здѣсь противникъ не встрѣтитъ сущетокъ времени. Кромѣ всего изложеннаго, путь этотъ, пройдя вблизи попо немъ, всѣ выгоды совмѣстныхъ дѣйствій съ флотомъ, какъ въ боевомъ, будетъ наша задача задерживать насколько возможно наступающаго прозадержать движеніе непріятеля, нѣтъ. Порчи мостовъ и полотна дороги мѣровъ, почему и исправленіе ихъ и даже наводка вновь, вопросъ нѣсколькозадержки противника, едва-ли возможно, ибо отрядъ этотъ будетъ всегда наиболѣе отвѣчающимъ рѣшеніемъ было бы въ данномъ случаѣ высылка характеромъ мѣстности и не боясь за свой путь отступленія, своими дѣйсколько это возможно и задержалъ бы головныя части наступающаго вника.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1. а) р. Масяца-хэ у д. Домашлинъ: мостикъ длиною 5 шаг.; для движенія артиллеріи и обозовъ необходимо устроить новый. б) Въ 2-хъ вер. отъ д. Домашлинъ дорогу пересѣкаетъ безыменный болотистый ручей, черезъ который мостъ; для движенія войскъ необходимо устроить новый; размѣры незначительны; на подъѣздахъ къ мосту необходимо набросать гать, ибо берега ручья болотистые.	Параллельныхъ путей въ 3-хъ вер. полосѣ нѣтъ.	1) Удобныхъ позицій нѣтъ. Высоты праваго берега р. Сяодеми, хотя и даютъ довольно хорошій обстрѣлъ версты 2—2½—3, но на занятіе и оборону ихъ можно рѣшиться лишь въ крайнемъ случаѣ, ибо позиція эта не имѣетъ пути отступленія. Единственный путь—почтовая дорога на Домашлинъ находится подъ уда-

1	2		3	4
				3) На десятой верстѣ отъ д. Домашлинъ дорога переваливаетъ изъ долины рѣки Лацашэ въ долину р. Сяо-деми. Перевалъ не высокъ; дорога хорошо разработана. Тормоза и припряжки не требуется. 4) На первыхъ двухъ вер. отъ Домашлина дорога идетъ по мѣстности холмистой съ отдѣльными группами деревьевъ и рѣдкимъ кустарникомъ. На 3-й верстѣ дорога идетъ вдоль самаго побережья; мѣстность къ сѣверу отъ дороги закрытая: холмы, рѣдкій перелѣсокъ, кустарникъ. Отъ кирпичнаго завода до моста черезъ р. Лацашэ мѣстность по сторонамъ дороги большей частью открытая, съ отдѣльными группами деревьевъ и рѣдкимъ кустарникомъ; лишь у переправы черезъ р. Шу-хэ — густыя заросли, которыми дорога идетъ на протяженіи 25—30 саж. Отъ моста черезъ р. Лацашэ и до фанзъ у пер. черезъ р. Сяо-деми мѣстность по обѣимъ сторонамъ дороги закрытая съ очень рѣдкимъ лѣсомъ (скорѣе отдѣльными деревьями)—(горное дефиле). Отъ указанныхъ фанзъ и до д. Душкино, характеръ мѣстности большей частью закрытый. Рѣдкій лѣсъ и кустарникъ съ небольшими открытыми полянами. Горы, идущія по сторонамъ дороги отъ Домашлина до д. Душкино, не высоки, но съ крутыми скатами. Движеніе по сторонамъ дороги на всемъ этомъ участкѣ невозможно.
19½	с. Душкино.	д. 30	Дерев. дома на срубахъ, крытые тесомъ или соломой. Надворныхъ построекъ много.	1) Отъ д. Душкино до д. Волгинецъ средняя ширина дороги въ 2 повозки. 2) Грунтъ дороги средній; полотно ровное и лишь въ 1 вер. отъ д. Душкино, гдѣ дорога идетъ гатью, полотно сильно разъѣзжено: много выбоинъ и колея

5	6	7
в) Въ 3½ вер. отъ Домашлинъ р. Шу-хэ, бродъ шириной до 7 шаг., глубиной до ¾ арш.; грунтъ каменистый.	Нѣтъ.	ромъ непріятельскаго флота на протяженіи 5 вер. своего протяженія. 3 — 4 непріятельскія канонерки, ставшія гдѣ либо въ раіонѣ побережья у з. Ватавшикова, поставятъ обороняющійся отрядъ въ очень тяжелыя условія.
д) Въ 5¾ вер. отъ той же деревни р. Шигуоюги: мостъ—размѣры незначительны; для движенія обозовъ и артиллеріи негоденъ.		4) Даже значительные отряды до дивизіи пѣхоты съ артилл. могутъ свободно стать бивакомъ у кор. д. Танканъ, въ долинѣ р. Слодоми и д. Душкина. Небольшіе отряды— 1—3 бат. могутъ размѣститься почти всюду.
е) Въ 6¾ в. отъ Домашлинъ рѣка Лацашэ: мостъ, исправленій не требуется: размѣры незначительны.		
ж) На 13 в. отъ Домашлина мостъ черезъ р. Сяоедца; исправленій не требуется.		
з) Въ ½ в. дальше р. Сяодеми— бродъ: глубина до 1½ арш., ширина 8 шаг.; грунтъ каменистый.		Благодаря обилію проточныхъ водъ, недостатка въ послѣдней не будетъ.
и) Въ 2-хъ в. отъ с. Душкино р. Танаудца тремя рукавами, черезъ два изъ коихъ небольшіе мостики, а— третій—бродъ глубиною до ½ арш., шириной до 4 шаговъ. Мостики плохи и для движенія обозовъ и артиллеріи негодны.		Дрова лѣса, встрѣчающіеся почти вездѣ.
Кромѣ указанныхъ наиболѣе значительныхъ препятствій, дорогу пересѣкаютъ нѣсколько маленькихъ ручьевъ, черезъ кои частью мосты, частью бродъ.		
2) Нѣтъ.		
3) Нѣсколько небольшихъ овраговъ, съѣзды къ которымъ необходимо улучшить. Препятствій для движенія не представляютъ.		
1. а) Въ с. Душкино—безыменный ручей: бродъ шириной 6 шаг., глубиной до 1 арш., дно сильно каменистое.	Нѣтъ.	1) Нѣтъ.
		4) Нѣтъ.
б) Въ 1½ вер. отъ Душкино—безыменный ручей, черезъ который мостикъ; размѣры незначительны.		

1	2		3	4
				слишкомъ глубока; этотъ участокъ потребуетъ небольшого исправленія. 3) Въ 1/2 вер. отъ д. Волгинецъ дорога пересѣкаетъ невысокій горный кряжъ. Перевалъ не высокъ; тормоза не гребуется; грунтъ дороги на перевалѣ слегка каменистый. 4) Отъ Душкино и до указаннаго перевала мѣстность къ югу отъ дороги открытая; кочковатый мокрый лугъ, мѣстами переходящій въ болото. Къ сѣверу отъ дороги мѣстность закрытая, холмистая, съ рѣдкимъ лѣсомъ и кустарникомъ. Движеніе по сторонамъ дороги невозможно.
25	д. Волгинецъ (новоселы).	д. 30	Дерев. новая; переселенцы 1907, г. а потому еще не обстроились. Дер. дома на срубахъ, крытые соломой. Мѣстами землянки,надворныхъ постр. нѣтъ еще.	1) Средняя ширина дороги въ 2 повозки. 2) Грунтъ средній; полотно ровное, хорошо наѣзженное; этотъ участокъ дороги лучшій. 3) Подъемовъ и спусковъ нѣтъ. 4) Дорога идетъ по мѣстности открытой, съ небольшими группами деревьевъ и рѣдкимъ кустарникомъ. Движеніе по сторонамъ дороги невозможно.
30	д. Ново-Литовскъ.	д. 21	Дерев. дома на срубахъ, крытые тесомъ или желѣзомъ, иногда соломой. Много надворныхъ построекъ.	1) Ширина дороги въ 1—2 повозки. 2) Грунтъ глинистый. Полотно разъѣзжено: много выбоинъ; мѣстами грунтъ каменистый. 3) Подъемовъ и спусковъ нѣтъ. 4) Дорога идетъ долиной р. Таудеми. Ширина долины до 2-хъ вер. Характеръ

5	6	7
в) Въ 4-хъ вер. отъ того-же селенія черезъ безыменный ручей мостъ; размѣры незначительны; требуетъ исправленія заново. г) Много мостиковъ, трубъ черезъ канавы и ручьи. Существеннаго значенія не имѣетъ. 2) Въ 1 вер. отъ Душкино на протяженіи 1/2 вер. длины дорога идетъ гатью черезъ кочковатое болото. Этотъ участокъ дороги необходимо исправить. 3) Въ 1 вер. отъ кирпичнаго завода дорогу пересѣкаютъ нѣсколько овраговъ съ крутыми спусками, которые необходимо улучшить.		
1. а) У дер. Волгинецъ мостъ черезъ безыменный протокъ, соединяющій озеро съ зал. Востокъ: ширина 8 шаг., длина 9 шаг., мостъ на переводинахъ; дорога къ мосту подходитъ дамбою Длиною съ восточной стороны мостъ 24 шаг. и западной 73 шаг., мостъ вполнѣ исправенъ. б) Въ 2 1/2 и 3 1/2 вер. отъ д. Волгинецъ мосты черезъ безымен. протоки р. Та-Удеми. Размѣры незначительны. 2. Въ 2 вер. отъ д. Волгинецъ къ дорогѣ подходитъ болотистая полоса, шириной до 1 вер. 3. Нѣтъ.	Нѣтъ.	1) Нѣтъ. 4) У д. Волгинецъ можетъ свободно стать до 3-хъ бригадъ пѣхоты съ артиллеріей. У д. Ново-Литовскъ до дивизіи.
1. а) У д. Ново-Литовскъ мостъ черезъ р. Быструю. Мостъ на сваяхъ; ширина 7 шаг., длина 49 шаг., настилку необходимо перебрать. б) Черезъ протоки рѣки Быстрой 3 мостика; размѣры незначительны; для движенія тяжестей негодны. 2, 3. Нѣтъ.	Нѣтъ.	1) Нѣтъ. 4) По долинѣ р. Та-Удеми почти всюду удобныя бивачныя мѣста.

1	2		3	4
				мѣстности по сторонамъ дороги открытый, съ небольшими перелѣсками и кустарникомъ. Горы по сторонамъ долины съ крутыми скатами, покрыты рѣдкимъ лѣсомъ. Движеніе по сторонамъ невозможно.
34	д. Кирилловка (новоселы 1907 года).	д. 36	См. д. Волгинецъ.	Въ 4-хъ в. отъ д. Ново-Литовскъ отъ почтовой дороги, по переходѣ ея черезъ р. Мергу, отходитъ проселочная дорога къ сѣверу; въ 150 — 170 саж. отъ указаннаго перекрестка расположено новое населеніе д. Кирилловки.
35	Почтовая ст. Та-Удема.	дв. 1, коп. 1	Два деревянн.	До д. Михайловка свойство дороги и мѣстность по сторонамъ та же, что и выше.
37	Корейская д. Та-Удема.	д. 70	Корейскія фанзы.	
39 1/2	д. Михайловка (новоселы 1907 года).	д. 14	См. д. Волгинецъ.	1) Ширина дороги 1—2 повозки. 2) Грунтъ средній; на перевалѣ каменистый. По выходѣ дороги въ долину р. Канихэзы мѣстами болотистый, особенно отъ поворота дороги на югъ въ 3-хъ вер. отъ д. Екатериновка. 3) Въ 2-хъ вер. отъ д. Михайловка начинается подъемъ и дорога переваливаетъ изъ долины р. Та-удема въ долину р. Канихэзы. Перевалъ довольно хорошо разработанъ. Тормозъ и припряжка потребуется лишь на первомъ подъемѣ (въ 3 1/2 вер. отъ Михайловки). Грунтъ дороги твердый, каменистый, много промоинъ. По сторонамъ дороги рѣдкій лѣсъ. Отъ хутора до переправы черезъ р. Канихэза долина послѣдней рѣки: ширина до 1/2 версты и закрыта лѣсомъ. Отъ переправы черезъ указанную рѣку ширина долины доходитъ до 1 вер. и такъ идетъ до д. Екатериновки, гдѣ сливается съ долиной р. Сучана.

5	6	7
1) У дер. Кирилловки мостъ черезъ р. Мергу на переводинахъ: ширина 7 шаг., длина 13 шаг., необходимо перебрать настилку. 2), 3) Нѣтъ.	Нѣтъ	
1) У д. Та-Удема р. Серебряная и 3 ея протока: броды;—наиболѣе значительный черезъ 3-й протокъ—ширина 11 шаг., глубина до $1^{3}/_{4}$, дно каменистое; теченіе очень быстрое. 2), 3) Нѣтъ.	Нѣтъ.	
1. а) Въ $^{1}/_{2}$ вер. отъ д. Михайловка бродъ черезъ р. Палатынзу: ширина до 6 шаг., глубина до 1 арш, дно каменистое. б) Въ 5 вер. отъ д. Екатериновка р. Канихеза, мостъ—шириной $6^{1}/_{2}$ шаг., длиной 9 шаг.; подъѣзды къ мосту болотисты. в) У д. Екатериновки бродъ черезъ р. Канихэза: ширина 10 шаг., глубина $2^{1}/_{2}$; дно каменистое. 2) Долина р. Канихэзы, которой идетъ дорога, сильно заболочена, особенно въ среднемъ теченіи. Болото—всюду проходимо (по разсказамъ жителей). 3) Нѣтъ.	Нѣтъ.	

1	2		3	4
				На всемъ протяженіи до д. Екатериновки общій характеръ мѣстности по сторонамъ дороги закрытый, рѣдкій лѣсъ, кустарникъ. Горы по сторонамъ долины съ крутыми скатами, покрыты рѣдкимъ лѣсомъ. Вообще участокъ дороги Михайловка-Екатериновка представляетъ узкое горное дефиле. Движеніе по сторонамъ дороги невозможно.
53½	д. Екатериновка.	д. 61	Дерев. дома на срубахъ, крытые тесомъ, желѣзомъ или соломой. Много надворныхъ построекъ.	Въ виду порчи моста черезъ р. Канихэзу въ 1 в. къ сѣверу отъ д. Голубовка, движеніе въ настоящее время производится на д. Екатериновку, а не на почтовой дорогѣ, что часто и сокращаетъ разстояніе до с. Владимиро-Александровскаго. Въ 1 вер. къ югу отъ д. Екатериновки указанная проселочная дорога опять выходитъ на почтовую (у испорч. моста). 1) Средняя ширина дороги 1—2 повозки. 2) Грунтъ средній и лишь мѣстами болотистый; у переправы черезъ р. Сучанъ песчаный. Полотно дороги ровное, хорошо наѣзженное. 3) Нѣтъ. 4) У д. Екатериновки дорога выходитъ въ долину р. Сучана. Долина открытая—пашни. Движеніе по сторонамъ невозможно.
56½	с. Владиміро-Александровское.	д. 103	Богатое село, дерев. дома, крытые тесомъ или желѣзомъ. Много надвор. построекъ.	

5	6	7
1) Въ виду порчи моста черезъ р. Канихэзу, движеніе въ настоящее время совершается на д. Екатериновку. Мостъ этотъ на сваяхъ—длиной до 37 шаг., шириной 8 шаг. Для движенія обозовъ и артиллеріи совершенно не пригоденъ; необходимо новый. У сел. Владимиро-Александровскаго р. Сучанъ. Ширина рѣки до 60 шаг. Переправа совершается при помощи парома. 2), 3) Нѣтъ.	Отъ д. Екатериновка имѣется проселочная дорога на Владимиро-Александр., которая пересѣкаетъ р. Сучанъ въ $3^{1}/_{2}$ вер. выше Владимиро-Александр.	1) Нѣтъ. 4) У д. Екатериновка и с. Владимиро-Александровскаго до корпуса.

Маршрутъ

Владимиро-Александровское, — Перевальная, — Судзухинская, — Сухановская, — кова) — Милоградова (Ванцин

Описываемая дорога — почтовый трактъ, проходящій отъ бухты св. Ольги къ Судзухэ и Сучану. На этомъ протяженіи приходится преодолѣвать три бо бродъ рѣки. Грунтъ дороги въ общемъ каменистый, хотя встрѣчаются боло разлива рѣкъ движеніе совсѣмъ прекращается, послѣ разлива возможно а артиллеріи и обозовъ безъ значите

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Село Владимиро-Александровское.	д. 104	Хорошія деревянныя избы, много крытыхъ желѣзомъ.	На протяженіи версты отъ селенія дорога проходитъ между пашенъ, грунтъ твердый, ширина, допускающая движеніе въ три повозки. Далѣе дорога вступаетъ въ болотистую полосу и переходитъ три рѣчки, изъ нихъ черезъ двѣ есть мосты, но очень плохіе, третью приходится переходить въ бродъ; бродъ этотъ довольно вязкій, но не глубокій. Болотистымъ участкомъ дорога проходитъ почти до деревни Унаши, откуда становится очень хорошей съ твердымъ грунтомъ, но ширина въ одну повозку, по сторонамъ пашни. До д. Унаши дорога идетъ по лѣвой сторонѣ долины Сучана, далѣе поворачиваетъ на востокъ, вступая въ широкую долину притока Сучана, р. Ольги. Этой долиной дорога идетъ верстъ 6, пересѣкаетъ два ручья, черезъ которые имѣются вполнѣ исправные мостики, затѣмъ измѣняетъ направленіе на юго-востокъ, вступая въ узкое горное ущелье, отсюда дорога становится хуже, грунтъ мѣстами твердый, мѣстами каме-
8	д. Унаши.	д. 66	Дерев., крыты тесомъ, частью соломой.	

*) Развѣдку производилъ Генеральнаго Штаба Подполковникъ Яронъ.

№ 57*).

Гроденово,—Глинкинская,—Подъемная,—Таухинская, — Сѣровская (Данильченская), длиной 174 версты.

рѣкѣ Сучану. Дорога проходитъ по долинамъ рѣкъ Таухэ, Судзухэ, Сяольшихъ и нѣсколько маленькихъ переваловъ, много разъ переходить въ тистые участки. Для колеснаго движенія дорога едва пригодна, во время только на вьюкахъ. Движеніе значительныхъ силъ весьма затруднительно, льныхъ исправленій пути невозможно.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Между Владимиро-Александровскимъ и д. Унаши болотисто-луговой участокъ до 7 верстъ. Движеніе трудно для артиллеріи.		Бивакъ на большія силы у Владимиро - Александровскаго. Отъ Унашей до Перевальной бивачныхъ мѣстъ много, но на небольшія силы (4—6 баталіоновъ). Позиціи вездѣ, но обходимы съ фланговъ, хотя обходы трудны.

1	2		3	4
17½	Почт. ст. Перевальная.	—		нистый, до почтовой станціи Перевальной два раза приходится переходить въ бродъ рѣчку, броды не глубокіе, дно каменистое. Отъ ст. Перевальной начинается подъемъ на высокій перевалъ, путь въ гору разработанъ, крутизна до 10°., подъемъ немного больше версты; спускъ отложе и гораздо короче; съ перевала дорога спускается въ долину р. Сяо-Судзухэ, верстъ на 6 отъ перевала дорога идетъ еще вполнѣ удобная для движенія, далѣе же становится каменистой, переходя до ст. Судзухинской 11 разъ въ бродъ рѣчку. Такимъ образомъ на 25 верстъ отъ Владим.-Александровскаго дорога возможна для движенія артиллеріи безъ особыхъ затрудненій, только на перевалѣ придется прибѣгнуть къ лямкамъ. Броды черезъ рѣчку по мѣрѣ движенія къ ст. Судзухинской становятся глубже и доходятъ до 4 футовъ при очень быстромъ теченіи; за участкомъ, удобнымъ для движенія дорога вступаетъ въ лѣсъ. На послѣднемъ участкѣ неудобна для движенія не только артиллеріи, но даже легкаго обоза. Лѣсъ мѣстами прорѣзывается полянами, на которыхъ корейскія пашни и хутора.
37	ст. Судзухинская.	—		Отъ ст. Судзухинской до ст. Сухановской — одинъ изъ самыхъ скверныхъ участковъ тракта, камень, мѣстами путь вынесенъ водой на нѣсколько десятковъ саженъ, на этихъ мѣстахъ кучи камня и гальки, въ лѣсу болотистыя полосы, между станціями приходится 22 раза переходить по глубокимъ (4½ ф.) бродамъ рѣчку Судзухэ и впадающіе въ нее ручьи (3).
59½	ст. Сухановская.	—		На полпути дорога переходитъ черезъ перевалъ, подъемъ не крутъ, спускъ крутой, плохо разработанный; вообще весь перегонъ этотъ очень плохъ. Въ верстѣ отъ ст. Сухановской Сяо-Судзухэ впадаетъ въ р. Судзухэ, до этого мѣста долина, по которой идетъ дорога, напоминаетъ большое ущелье съ крутыми, скалистыми боками, далѣе долина рас-

5	6	7
Въ верстѣ отъ ст. Перевальной перевалъ, очень высокій, подъемъ болѣе версты, дорога разработана, но для тяжелыхъ повозокъ необходимо припрягать лишнихъ лошадей.		
Между станціями Перевальной и Судзухинской 11 разъ приходится переходить въ бродъ рѣчки; броды не глубоки съ каменистымъ дномъ. Глубина ихъ до 4-хъ футовъ.		Позиціи вездѣ, но указаннаго выше характера.
Между ст. Судзухинской и Сухановской 22 раза надо переходить въ бродъ рѣчку Судзухэ и три ручья; броды до 4 и 5 футовъ, дно каменистое, теченіе очень быстрое. Въ дождливое время года сообщеніе прекращается.		Биваки на самые малые отряды. Позиціи вездѣ.

1	2		3	4
65	д. Звѣздочка.	д. 10	Хаты, крытыя соломой.	ширяется, и дорога до д. Звѣздочка проходитъ по лѣсисто-болотистому мѣсту, перейдя три брода, такихъ же, какъ предыдущіе, только послѣдній, черезъ Судзухэ, болѣе длиненъ, до 20 шаговъ. Грунтъ лѣсистаго участка болотистый, на бродахъ каменистый, движеніе трудно. Подходя къ д. Звѣздочкѣ, дорога поднимается нѣскольмо въ гору, подъемъ не великъ и некрутъ, за деревней переходитъ въ бродъ небольшую рѣчку, бродъ неглубокъ съ каменистымъ дномъ, и подымается на невысокій перевалъ, подъемъ некрутъ, спускъ также; за переваломъ дорога опять вступаетъ въ лѣсисто-болотистую мѣстность, долина р. Судзухэ расширяется до версты. До поселка Беневского мѣстность такая же, прерывающаяся полями многочисленныхъ корейскихъ поселковъ. Въ трехъ верстахъ за д. Беневской долина суживается до нѣсколькихъ саженъ, путь подымается на небольшой взлобокъ, подъемъ отлогій, спускъ круче. Отъ Звѣздочки до Беневской дорога 6 разъ переходитъ въ бродъ рѣчку, броды, за исключеніемъ ближайшаго къ деревнѣ Беневской, мелки съ каменистымъ дномъ, послѣдній бродъ до 4 футовъ. Послѣ перевала долина вновь расширяется, но только до $^1/_2$ версты, въ 10 верстахъ отъ Беневской путь подымается опять на перевалъ, но небольшой, съ легкимъ подъемомъ и спускомъ. За переваломъ деревня (корейская) Хунцилаза, долина вся распахана по длинѣ версты на три, затѣмъ вновь рѣдкій лѣсъ. Мѣстность сохраняетъ такой характеръ до д. Батюковой, по пути на этомъ пространствѣ встрѣчаются деревни Кишиневка съ поч. станціей Глинкинской и д. Вангоу. Не доходя трехъ верстъ отъ послѣдней черезъ Судзухэ перекинутъ мостъ, длиною 10 саженъ, китайской постройки; онъ еще довольно крѣпокъ, но въѣзды очень круты. У д. Вангоу Судзухэ принимаетъ съ правой стороны рѣчку Вангоу, черезъ нее неглубокій бродъ. На всемъ протяженіи отъ д. Звѣздочка до Батюковой дорога возможна для колеснаго движе-
	ст. Гродеково.			
82	д. Беневская.	д. 41	Дерев. избы, крытыя частью тесомъ, частью соломой.	
92	д. Хунцилаза.	д. 27	Плохія фанзы.	
99	ст. Глинкинская.			
	д. Кишиневка.	д. 80	Плохія хаты, частью землянки.	
113	д. Вангоу.	д. 31	Хаты, крытыя соломой.	

5	6	7
Отъ ст. Сухановской до д. Звѣздочка болотисто-лѣсистый участокъ, движеніе трудно.		
Отъ Звѣздочки до Беневской 6 переправъ въ бродъ, броды до 4 футовъ, дно каменистое.		У д. Звѣздочка бивакъ на силы до бригады. Тамъ же позиція фронтомъ какъ на сѣверъ, такъ и на югъ, на тѣ же силы.
		На участкѣ отъ Звѣздочки до Беневской биваки по всей долинѣ на бригаду. Позиціи вездѣ.
Р. Вангоу, ширина 3 сажени, глубина до 4 футовъ, переправа въ бродъ, дно каменистое.		

1	2		3	4
				нія, хотя тяжелыя повозки будутъ идти съ большимъ трудомъ. Грунтъ мѣстами болотистый, мѣстами каменистый, бродовъ много, но всѣ они не глубже 4
	ст. Подъемная.			
117 1/2	д. Батюково.	д. 22	Хорошіе дерев. дома.	футовъ. Отъ д. Батюковой дорога постепенно подымается по правому краю долины Судзухэ на небольшой перевалъ, спускъ хорошій, далѣе путь идетъ по сѣнокосамъ Батюковскихъ крестьянъ, грунтъ мягкій. Въ 8 верстахъ отъ деревни дорога вступаетъ въ узкую долину верхней Судзухэ съ болотистымъ ложемъ и на протяженіи 7 верстъ идетъ по болоту, трудному для движенія. За болотомъ начинается подъемъ на перевалъ-водораздѣлъ р.р. Судзухэ и Таухэ. Подъемъ не крутой до 7° и не длинный, спускъ въ долину Таухэ круче и длиною около версты; вся дорога на перевалѣ разработана, препятствій для движенія не представляетъ, хотя для артиллеріи лямки необходимы. Подъ переваломъ расположена поч. ст. Таухинская. Отъ Таухинской, долина Таухэ расширяется, постепенно доходя до 1 версты ширины, въ верстѣ отъ станціи расположена новая деревня Сокольча, далѣе вся долина усѣяна раскинутыми въ разныхъ мѣстахъ фанзами китайцевъ и распахана.
135	ст. Таухинская.			
136	д. Сокольча.	д. 32	Хаты, крытыя соломой.	
				Отъ перевала дорога для движенія препятствій не представляетъ, грунтъ твердый, броды черезъ ручьи не глубокіе, были здѣсь мосты, но теперь разрушены. Въ 8 верстахъ отъ ст. Таухинской дорога изъ долины Таухэ поворачиваетъ изъ юго- западнаго направленія въ сѣверо-восточное въ долину притока Таухэ р. Салазу. Дорога проходитъ по сѣнокосамъ, грунтъ болотистый; въ 13 верстахъ отъ Таухинской дорога подымается на перевалъ, подъемъ не крутой, разработанный, спускъ хуже, но препятствій для движенія не представляетъ.
				Минуя перевалъ, дорога спускается въ долину небольшой безыменной рѣчки вдоль сѣнокосовъ по болотистому грунту; въ 6 верстахъ отъ перевала входитъ

5	6	7
Болото въ 7 верстъ, движеніе трудно. Далѣе перевалъ, подъемъ короткій, спускъ длинный, необходимы лямки.		На перевалѣ позиція, пересѣкающая дорогу.
		Биваки и позиціи вездѣ, но на небольшіе отряды.
Перевалъ къ д Данильчиковой, небольшой.		

1	2		3	4
154	Д. Данильченкова.	д. 39	Частью хорошіе дерев. дома, частью хаты, крытыя соломой.	въ д. Дальниченкову; на этомъ участкѣ 4 мостика черезъ ручьи, всѣ исправны. Въ д. Данильченковой у почтовой станціи дорога круто поворачиваетъ вновь на сѣверо-востокъ (на протяженіи отъ р. Таухэ до Данильченковой дорога по отлогой дугѣ изъ сѣверо-восточнаго направленія переходитъ въ юго-восточное), проходитъ рядъ небольшихъ уваловъ, причемъ въ падинахъ сдѣланы мостики, вступаетъ въ узкое ущелье и въ $2^{1/2}$ верстахъ отъ деревни по хорошо разработанному подъему входитъ на перевалъ; подъемъ до 7^0, длина болѣе $^1/_2$ версты, спускъ также некрутъ, но хуже. Спустившись съ горы, дорога поворачиваетъ на юго-востокъ и вступаетъ въ лѣсной, крайне неудобный для движенія участокъ, путь мѣстами совершенно размытъ, мосты снесены, есть участки, занесенные галькой и крупнымъ камнемъ. По мѣрѣ приближенія къ д. Милоградовой долина становится шире, лѣсъ рѣже, но шире и рѣчка, больше нанесено камня. Такой характеръ носитъ дорога вплоть до д. Милоградовой. Этотъ перегонъ одинъ изъ самыхъ плохихъ, движеніе крайне трудно.
174	д. Милоградова. ст. Ванцинская.	д. 48	Хорош. дерев. дома.	

5	6	7
Рядъ размывовъ, болотистыхъ мѣстъ, движеніе очень трудно.		Биваковъ до Милоградовой отъ Данильченковой нѣтъ. Позиціи вездѣ.

Маршрутъ № 58 *).

Грунтовая дорога (почтовый трактъ) отъ дер. Милоградовой до п. Св. Ольги пересѣкаетъ р.р. Ванцинъ, Пхусунъ, Сыдагоу и Аввакумовку и ихъ долины.

Между этихъ рѣкъ дорога пролегаетъ по горнымъ долинамъ небольшихъ ручьевъ, впадающихъ въ указанныя рѣки.

Горныя долины, шириной въ среднемъ отъ $^1/_2$—1 версты, окаймлены съ обѣихъ сторонъ цѣпью горныхъ хребтовъ, скаты которыхъ большею частью круты, а мѣстами обрывисты. Всюду горы покрыты лѣсомъ.

Въ обыкновенное время рѣки и ручьи въ долинахъ не представляютъ препятствій для движенія, но достаточно 2—3 дней дождя въ горахъ, чтобы они сильно затруднили его, такъ какъ переправа черезъ нихъ весьма опасна, благодаря очень быстрому теченію.

Въ періодъ-же дождей—незначительные ручьи обращаются въ грандіозные потоки, затопляющіе долины; въ то же время уровень воды въ рѣкахъ сильно поднимается и все вмѣстѣ представляетъ непреодолимую преграду для движенія по дорогѣ.

Въ 1907 году было одно изъ самыхъ значительныхъ наводненій, какое помнятъ мѣстные жители за періодъ 10—15 лѣтъ.

Наводненіемъ этого года были затоплены даже возвышенныя мѣста въ долинахъ, благодаря чему весь неубранный съ полей хлѣбъ и сѣно снесло водой въ море, причемъ паденіе воды было до того сильно, что оно срывало на своемъ пути китайскія фанзы.

---

*) Развѣдку производилъ 1907 г. Ген. Шт. Капитанъ Гордѣевъ.

Дорога во многихъ мѣстахъ сильно размыта. Рѣки имѣютъ особое свойство—ежегодно измѣнять свое направленіе.—Подмывая горы, рѣки засоряютъ свое русло крупными, вымытыми изъ горъ, камнями и встрѣчая, благодаря этому, препятствіе на своемъ пути, промываютъ себѣ новое русло.

Въ зависимости отъ измѣненія направленій рѣкъ дорога также мѣняетъ свое направленіе и, какъ говорятъ мѣстные жители, „отходитъ то вправо, то влѣво".

Черезъ рѣки и ручьи мостовъ нѣтъ, такъ какъ постройка ихъ, въ виду свойствъ рѣкъ и частыхъ наводненій, весьма затруднительна.

Переѣздъ въ бродъ черезъ эти рѣки неудобенъ, благодаря крупному камню, какъ на днѣ рѣки, такъ и по берегамъ (бывшему руслу).

Отъ дер. Милоградовой до п. Св. Ольги по дорогѣ встрѣчаются 4 значительныхъ перевала:

1) Между дер. Милоградовой и с. Маргаритовымъ.

2) Между с. Маргаритовымъ и почтовой станціей Дорогомыжской.

3) Въ 3-хъ верстахъ къ сѣверу отъ почтовой станціи Дорогомыжской, и

4) Въ 7-ми верстахъ къ югу отъ станціи Бортянской. Всѣ эти перевалы представляютъ изъ себя водораздѣлы ручьевъ, впадающихъ въ вышеуказанныя рѣки.

Перевалы значительной высоты, имѣютъ подъемы и спуски, длиною отъ 2 до 4 верстъ. При переѣздѣ черезъ нихъ артиллеріи и обозовъ, на подъемахъ потребуется припряжка лошадей, а при спускѣ тормоза и лямки.

Въ настоящее время по почтовому тракту отъ д. Милоградовой до п. Св. Ольги движеніе возможно только лишь для пѣшихъ и конныхъ одиночныхъ людей; обозы и артиллерія—не пройдутъ.

По исправленіи же дороги въ сухое время всѣ роды оружія и обозы пройти могутъ, но все-таки съ большимъ затрудненіемъ. На перевалахъ для артиллеріи и обозовъ, какъ уже было указано выше, потребуется припряжка лошадей, тормоза и лямки.

Въ періодъ же дождей трактъ будетъ проходимъ только лишь для одиночныхъ всадниковъ.

По дорогѣ удобныхъ позицій для задержанія наступающаго со стороны п. Св. Ольги противника не встрѣчается. Каждый перевалъ, хоть и представляетъ хорошую позицію, но фланги этихъ позицій открыты и обходимы.

Почтовыя станціи. По тракту отъ дер. Милоградовой до п. Св. Ольги имѣются слѣдующія почтовыя станціи:

1) Ванцинская—въ дер. Милоградовѣ.

2) Пхусунская—въ сел. Маргаритовѣ—19 вер.

3) Дорогомыжская—$21^1/_2$ вер.

4) Бортнянская—$26^3/_4$ вер.

5) Пермская—17 вер.

6) Ольгинская—11 вер.

Каждый почтосодержатель содержитъ не менѣе 3-хъ троекъ лошадей, для перевозки почты и частныхъ пассажировъ. На станціяхъ имѣются комнаты для пріѣзжающихъ.

Подробное описаніе дороги. 1-й участокъ отъ д. Милоградовой до с. Маргаритова. Отъ дер. Милоградовой до сел. Маргаритова (исключительно)—19 верстъ. Сначала, на разстояніи 1 вер., дорога пролегаетъ по долинѣ рѣки Ванцинъ, а затѣмъ, перейдя эту рѣку, идетъ до перевала на 10-й верстѣ по горной долинѣ незначительнаго ручья, впадающаго слѣва въ рѣку Ванцинъ. Ширина долины около 1 версты.

Дорога шириною 6 шаговъ. Полотно дороги твердое, мѣстами (при пересѣченіи р. Ванцинъ и ручьевъ) покрыто крупными камнями, нанесенными разливомъ. Дорожныя канавки по обѣ стороны заплыли и представляютъ скорѣе борозду, чѣмъ канаву. Движеніе по сторонамъ дороги невозможно.

На 2-й, 3-й, 4-й, 5-й и 6-й верстахъ дорога сильно размыта, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ необходимы большія исправленія полотна дороги.

Моста черезъ р. Ванцинъ не имѣется—переправа въ бродъ.

Бродъ шириною шаговъ 35—40, глубиною 2—3 фута; теченіе быстрое; дно твердое—крупный, вымытый изъ горъ, камень съ острыми краями. Берега пологи. На правомъ берегу самаго брода приходится переѣзжать старое русло рѣки, заваленное камнями. Переѣздъ, благодаря этому, неудобенъ для лошадей. Лодокъ на переправѣ черезъ р. Ванцинъ не имѣется.

Далѣе дорога проходитъ по лѣвому берегу ручья. На этомъ участкѣ встрѣчаются до 11 небольшихъ мостовъ черезъ небольшія ложбинки и канавки. На 2-й, 3-й, 4-й, 5-й и 6-й верстахъ мосты разрушены наводненіемъ; объѣзды имѣются. Уцѣлѣвшіе отъ наводненія мосты непрочной постройки и затрудняютъ движеніе.

Мостъ черезъ ручей (на 6-й верстѣ) разрушенъ. Переѣздъ черезъ него неудобенъ, благодаря рѣзкому очертанію береговъ.

На этомъ протяженіи дороги отъ дер. Милоградовой до перевала на 10-й верстѣ пѣхота и кавалерія могутъ пройти свободно, для артиллеріи же и обозовъ движеніе будетъ затруднительно, благодаря размытію полотна дороги и переправамъ черезъ р. Ванцинъ и ручей (пересѣкающій дорогу на 6-й верстѣ).

Во время дождей движеніе возможно лишь для одиночныхъ людей кавалеріи.

Перевалъ на 10-й верстѣ значительной высоты. Подъемъ пологій—длиною около 3-хъ верстъ, припряжки лошадей для артиллеріи и обозовъ не потребуется. Спускъ круче—длиною около 2-хъ верстъ; артиллерію и обозъ придется спускать на тормозахъ и на лямкахъ.

Пройдя перевалы, дорога снова идетъ по горной долинѣ ручья, впадающаго справа въ р. Пхусунъ. Долина шириною около $^1/_2$ версты. Дорога послѣ пересѣченія ручья идетъ по его правому берегу. На этомъ участкѣ, а также на перевалѣ дорога размыта во многихъ мѣстахъ, полотно дороги сильно испорчено. На этомъ участкѣ 7 небольшихъ мостиковъ (2—4 шага длиною); изъ нихъ большинство разрушено наводненіемъ; неразрушенные же весьма непрочной постройки; объѣзды имѣются.

Далѣе дорога пересѣкаетъ р. Пхусунъ. Эта рѣка раздѣляется на 5 рукавовъ. Броды, какъ черезъ рукава, такъ и самую рѣку Пхусунъ, отъ $3^1/_4$ до 4 футовъ глубины и отъ 25—40 шаговъ ширины. Теченіе быстрое. Берега пологи, засыпаны камнями съ острыми краями. Дно такое же, какъ и берега—крупный камень. Лодокъ не имѣется. Для пѣхоты переправа затруднительна.

Вообще-же, на участкѣ отъ дер. Милоградовой до с. Маргаритова въ обыкновенное время (не дождливое) войска всѣхъ родовъ оружія пройдутъ, хотя и съ нѣкоторыми затрудненіями.

Въ періодъ же дождей движеніе возможно лишь для конныхъ одиночныхъ людей.

II-й участокъ отъ с. Маргаритова до почт. ст. Дорогомыжской.

Отъ с. Маргаритова до почтовой станціи Дорогомыжской $20^1/_2$ верстъ. На этомъ участкѣ дорога сначала идетъ вдоль лѣваго берега рѣки Пхусунъ, а затѣмъ дѣлаетъ поворотъ въ горную долину до перевала на 12-й верстѣ.

Р. Пхусунъ при впаденіи въ море разбивается на нѣсколько рукавовъ, шириною (на высотѣ села Маргаритово) около 20—40 шаговъ, глубиною 3—4 фута. По мѣрѣ приближенія къ морю, ширина главнаго рукава рѣки достигаетъ до 150—200 шаговъ; глубина тоже значительна, такъ что морскіе коммерческіе пароходы заходятъ въ устье рѣки.

Ширина дороги на этомъ участкѣ 6 шаговъ. Полотно дороги твердое, за исключеніемъ болотистаго мѣста (около $^1/_2$ версты), гдѣ дорога, пройдя сельское кладбище, приближается къ берегу р. Пхусунъ (при поворотѣ въ горную долину).

Водоотводныя канавки имѣются, но онѣ засорены или заплыли иломъ, а потому не могутъ удовлетворять своему назначенію.

Мосты болѣе значительной длины встрѣчаются въ с. Маргаритовѣ, расположенномъ на подошвѣ горнаго хребта и перерѣзанномъ глубокими лощинами. Въ селѣ 3 моста, длиной 25—30 шаговъ, прочной постройки, исправленные послѣ наводненія.

Въ горной долинѣ на 9-й верстѣ дорогу пересѣкаетъ ручей, моста нѣтъ. Дорога размыта мало.

Движеніе по дорогѣ отъ Маргаритова до перевала на 12-й верстѣ возможно для всѣхъ родовъ оружія. Движеніе же по сторонамъ дороги возможно для пѣхоты, но не на всемъ протяженіи.

Перевалъ на 12-й верстѣ значительной высоты, подъемъ пологій—длиною около 5 верстъ, спускъ круче—около 2-хъ верстъ. При переѣздѣ черезъ перевалъ артиллеріи и обозовъ на подъемѣ припряжки лошадей не потребуется, при спускѣ же потребуются лямки и тормоза.

Послѣ перевала на 12-й верстѣ дорога идетъ на протяженіи 5 верстъ по горной долинѣ ручья, впадающаго въ бухту Св. Евстафія, а затѣмъ снова черезъ перевалъ незначительной высоты съ пологимъ подъемомъ и спускомъ, не представляющимъ затрудненія для движенія. Послѣ этого перевала дорога идетъ по правому берегу ручья, протекающаго около почтовой станціи Дорогомыжской и тоже впадающаго въ бухту Св. Евстафія.

Его правый берегъ болотистъ и полотно дороги укрѣплено хворостомъ (вродѣ гати). Перейдя ручей у д. Петропавловской, дорога до самой станціи Дорогомыжской идетъ по лѣвому возвышенному берегу ручья.

Отъ перевала на 12-й верстѣ до названной станціи 10 небольшихъ мостовъ (*2*—4 шага длиною) черезъ канавки и ложбинки; мосты непрочной постройки, представляющіе затрудненіе для движенія.

Большинство изъ нихъ разрушено наводненіемъ.

Моста черезъ ручей нѣтъ.

Дорога на этомъ участкѣ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ сильно размыта. Движеніе войскъ по сторонамъ дороги невозможно.

Вообще же на участкѣ дороги отъ села Маргаритова до почтовой станціи Дорогомыжской возможно движеніе войскъ всѣхъ родовъ оружія, причемъ войска найдутъ лишь нѣкоторое затрудненіе на перевалѣ и въ мѣстахъ, гдѣ полотно дороги размыто.

Движеніе же войскъ по сторонамъ дороги невозможно.

III-й участокъ дороги отъ почт. ст. Дорогомыжской до почт. ст. Бортнянской.

Отъ почтовой станціи Дорогомыжской до почтовой станціи Бортнянской $26^{3}/_{4}$ верстъ.

Полотно дороги шириной 6 шаговъ, грунтъ твердый. Канавки по обѣ стороны дороги засорены и имѣютъ видъ борозды.

На первой верстѣ отъ почтовой станціи Дорогомыжской начинается подъемъ перевала длиною въ 3 версты. При подъемѣ —для артиллеріи и обозовъ потребуется припряжка лошадей. Спускъ, также какъ и подъемъ, длиною около 3-хъ верстъ и потребуетъ лямки и тормоза.

До указаннаго перевала дорога пересѣкается 4 раза ручьемъ, черезъ который имѣются полуразрушенные наводненіемъ мосты; переѣздъ черезъ нихъ опасенъ, а переправа черезъ ручей безъ мостовъ неудобна, такъ какъ берега ручья рѣзкаго очертанія.

Послѣ перевала на 3-й верстѣ дорога сначала идетъ по долинѣ ручья, впадающаго въ рѣку Сыдагоу, а затѣмъ, перейдя названную рѣку, пролегаетъ по ея долинѣ, по лѣвому берегу, до впаденія р. Половиночной.

Рѣка Сыдагоу на этомъ протяженіи шириною 40—50 шаговъ,

глубиною 2—3 фута, мѣстами до 5 футовъ, но въ большинствѣ случаевъ проходима въ бродъ. Дно каменистое, теченіе быстрое. Р. Сыдагоу сплавная *); сплавъ лѣса производится отрѣзными бревнами, которые собираются при ея устьѣ (при впаденіи въ р. Аввакумовку).

Участокъ дороги отъ перевала до поворота влѣво р. Сыдагоу—одинъ изъ самыхъ трудныхъ для движенія. Полотно дороги размыто и засыпано вымытыми изъ горъ камнями. Эти камни особенно затрудняютъ движеніе тамъ, гдѣ дорога проходитъ у самой подошвы скалъ на лѣвомъ берегу р. Сыдагоу, когда на протяженіи около 5 верстъ все время приходится идти по грудамъ острыхъ камней.

Отъ перевала до поворота р. Сыдагоу влѣво имѣется болѣе 30 маленькихъ мостиковъ (2—3 шаговъ длиною), черезъ канавки и ручейки; большая часть разрушены наводненіемъ, уцѣлѣвшіе же представляютъ препятствіе для движенія.

Движеніе войскъ по сторонамъ дороги невозможно.

Переправа черезъ р. Сыдагоу въ бродъ, шириною 30—40 шаговъ, глубиною 2—3 фута; теченіе быстрое, берега пологи; дно—крупный камень.

Отъ поворота р. Сыдагоу до впаденія въ нее р. Половиночной полотно дороги менѣе засыпано камнями и движеніе не такъ затруднительно. На этомъ протяженіи нѣсколько незначительныхъ мостиковъ.

Движеніе войскъ по сторонамъ дороги невозможно.

На половинѣ разстоянія между почтовыми станціями Дорогомыжской и Бортнянской въ р. Сыдагоу впадаетъ слѣва р. Половиночная, при впаденіи которой р. Сыдагоу дѣлаетъ крутой поворотъ вправо и уходитъ въ горное ущелье.

Дорога, перейдя р. Половиночную,—идетъ по горной долинѣ ручья до перевала на 20-й верстѣ. Переправа черезъ р. Половиночную—въ бродъ, шириною 25—30 шаговъ, глубиной $1^1/_2$—2 фута. Теченіе весьма быстрое, правый берегъ засыпанъ грудою острыхъ камней (прежнее русло). Берега крутые, прежніе спуски къ рѣкамъ засыпаны камнями, новыхъ нѣтъ. Переправа весьма неудобна, особенно для артиллеріи и обозовъ.

Послѣ этой переправы дорога выступаетъ въ горную долину, окаймленную съ обѣихъ сторонъ цѣпью горъ значительной вы-

*) Свѣдѣнія отъ мѣстныхъ жителей.

соты съ крутыми скатами (болѣе 45°). Ширина долины около одной версты. По долинѣ протекаетъ ручей, пересѣкающій дорогу 4 раза.

Переѣзды черезъ этотъ ручей неудобны, такъ какъ берега его покрыты большими камнями.

Дорога отъ р. Половиночной до перевала на 20-й верстѣ сильно размыта—мѣстами полотно совершенно уничтожено. Движеніе на этомъ протяженіи дороги возможно лишь для пѣшихъ и конныхъ людей, артиллерія же и обозы не пройдутъ, если дорога не будетъ вновь проложена. Небольшихъ мостиковъ по дорогѣ до 30, большая часть ихъ разрушена наводненіемъ, уцѣлѣвшіе для движенія неудобны.

Перевалъ на 20-й верстѣ значительной высоты, подъемъ пологій, длиною около 4-хъ верстъ; для обозовъ и артиллеріи припряжка лошадей не потребуется, спускъ же круче—около 2-хъ верстъ и потребуетъ лямки и тормоза.

Полотно дороги на перевалѣ испорчено наводненіемъ, мѣстами совершенно уничтожено. Это обстоятельство сильно затрудняетъ переходъ войскъ, прежде всего потребуется возстановленіе дороги. Послѣ перевала дорога снова идетъ по горной долинѣ ручья, впадающаго въ р. Сыдагоу близъ почтовой станціи Бортнянской. Дорога отъ перевала до переправы черезъ ручей (не доходя названной станціи $1^1/_2$—2 верстъ), во многихъ мѣстахъ совершенно уничтожена и вмѣсто нея глубокія промоины.

На этомъ участкѣ войска не пройдутъ, необходимо проведеніе новой дороги, такъ какъ старое полотно трудно возстановить.

Отъ переправы черезъ ручей до почтовой станціи Бортнянской, дорога отличная, ровная, полотно твердое, по обѣ стороны канавки.

Отъ перевала на 20-й верстѣ до почтовой станціи встрѣчаются до 15 небольшихъ мостиковъ (длиною 2—4 шаговъ), изъ которыхъ большинство разрушены наводненіемъ. Движеніе войскъ по сторонамъ дороги невозможно.

Вообще участокъ дороги между почтовыми станціями Дорогомыжской и Бортнянской одинъ изъ самыхъ трудныхъ для движенія войскъ, вслѣдствіе размытія дороги, а также благодаря острымъ камнямъ, которыми засыпано полотно дороги у самой подошвы скалъ по лѣвому берегу рѣки Сыдагоу. Этотъ участокъ можно считать проходимымъ только по возстановленіи и расчисткѣ дороги. Движеніе войскъ по сторонамъ дороги совсѣмъ невозможно.

IV-й участокъ дороги отъ почт. стан. Бортнянской до п. Св. Ольги. Отъ почтовой станціи Бортнянской до п. Св. Ольги $27^1/_2$ вер.

Почти до половины разстоянія между названными пунктами дорога идетъ по долинѣ р. Сыдагоу, по ея лѣвому берегу.

Долина шириною 1—$1^1/_2$ версты. Размѣры рѣки прежніе.

На этомъ протяженіи дорогу пересѣкаетъ 7 ручьевъ, которые представляютъ препятствіе для движенія, благодаря своимъ высокимъ и крутымъ берегамъ.

Отъ почтовой станціи до перваго ручья полотно дороги твердое и ровное, послѣ переправы черезъ ручей мѣстность становится болотистой и полотно дороги укрѣплено хворостомъ (вродѣ гати).

Затѣмъ за 2-мъ ручьемъ дорога поднимается на скаты горъ, и здѣсь полотно дороги—твердое, мѣстами засыпанное камнями, вымытыми изъ горъ во время наводненія.

Далѣе дорога на протяженіи 5 верстъ пересѣкаетъ 5 ручьевъ, переправа черезъ которые весьма затруднительна, такъ какъ мосты черезъ нихъ разрушены наводненіемъ, а объѣзды, хоть и имѣются, но, благодаря высокимъ и крутымъ берегамъ, невозможны для артиллеріи и обозовъ. До постройки новыхъ мостовъ черезъ эти ручьи артиллерія и обозы не пройдутъ. Послѣ пересѣченія послѣдняго ручья (на 8-й верстѣ) до самой переправы черезъ р. Аввакумовку дорога вновь идетъ по ровной долинѣ съ твердымъ грунтомъ.

Отъ почтовой станціи Бортнянской до переправы черезъ рѣку Аввакумовку дорога шириной—6 шаговъ, на ней имѣется до 15 мостовъ, изъ которыхъ наиболѣе значительные, какъ то черезъ ручьи, разрушены; уцѣлѣвшіе же полуразрушенные и являются препятствіемъ для движенія.

Переправа черезъ рѣку Аввакумовку—въ бродъ. На переправѣ рѣка раздѣляется на три рукава, шириною 25—40 шаговъ, глубиною 2—3 фута. Теченіе быстрое. Дно—крупный камень. Берега пологи, правый покрытъ камнями и лѣвый болотистъ, мѣстами залитъ водою.

Послѣ переправы въ р. Аввакумовку справа впадаетъ рѣка Сыдагоу, а затѣмъ слѣва р. Арзамасовка.

Ширина рѣки Аввакумовки послѣ впаденія названныхъ притоковъ значительно увеличивается и достигаетъ приблизительно около 100—120 шаговъ, глубина 5—6 футовъ. У д. Пермской

рѣка опять раздѣляется на рукава. Ширина главнаго русла рѣки, по мѣрѣ приближенія къ бухтѣ Св. Ольги, увеличивается до 200—250 саженей, а глубина до 7—10 футовъ.

На этомъ протяженіи рѣка Аввакумовка протекаетъ по долинѣ, съ обѣихъ сторонъ окаймленной цѣпью горныхъ хребтовъ значительной высоты съ крутыми скатами, причемъ, по мѣрѣ приближенія горъ къ бухтѣ, крутизна увеличивается. Ширина долины у переправы—около $1^1/_2$ версты, при впаденіи же рѣки въ бухту около $3^1/_2$—4 верстъ.

На лѣвомъ берегу р. Аввакумовки дорога поднимается на отроги горъ, по которымъ и идетъ до дер. Пермской.

Не доходя названной деревни, дорога пересѣкаетъ р. Арзамасовку. Переправа—въ бродъ, шириною 20 шаговъ, глубиною $1^1/_2$ фута; теченіе быстрое; дно—мелкій камень; спуски къ переправѣ—пологи.

Отъ переправы черезъ р. Аввакумовку до д. Пермской дорога хороша—полотно твердое, ширина 12 шаговъ; по обѣ стороны—канавки.

Отъ дер. Пермской дорога приближается къ берегу р. Аввакумовки и идетъ вдоль него до бухты Св. Ольги, гдѣ поворачиваетъ по берегу гавани „Тихая пристань“.

Дорога шириной—18 шаговъ; полотно дороги на первой половинѣ разстоянія между д. Пермской и бухтою Св. Ольги,—твердое, на второй—сыпучій песокъ. Послѣ поворота дороги влѣво къ п. Св. Ольги, по подошвѣ скалы на берегу гавани „Тихая пристань“, полотно шириною—6 шаговъ, твердое. Мѣстами покрыто камнями.

На этомъ участкѣ по дорогѣ встрѣчается нѣсколько небольшихъ мостиковъ (длиною 2—5 шаговъ) непрочной постройки и одинъ полуразрушенный мостъ черезъ заливъ рѣки Аввакумовки. Мостъ этотъ длиною около 75 шаговъ; движеніе войскъ черезъ него опасно, артиллерія и обозы не пройдутъ.

Вообще на 4 участкѣ дороги отъ почт. ст. Бортнянской до п. Св. Ольги войска встрѣтятъ на своемъ пути препятствія при переходѣ 5-ти ручьевъ, протекающихъ въ глубокихъ оврагахъ, мосты черезъ которые разрушены, и на переправѣ черезъ заливъ р. Аввакумовки по полуразрушенному мосту.

Движеніе войскъ по сторонамъ дороги на этомъ участкѣ невозможно.

Маршрутъ № 59.

Дер. Екатериновка—Сучанскій Рудникъ.

Отъ дер. Екатериновки на сѣверъ черезъ д. Новую, Рудникъ № 1 до Рудника № 2, 27 верстъ.

Отъ дер. Екатериновки около 4 верстъ черезъ незначительный перевалъ до ручья Бобоваго, отъ него далѣе на сѣверъ по долинѣ р. Сучана около 7 верстъ до поворота на Известковую падь; по ней на сѣверо-западъ и далѣе на сѣверъ черезъ Ключевой перевалъ, около 5 верстъ. Далѣе черезъ долину кл. Лозового на сѣверо-западъ мимо дер. Новой, около $2^1/_2$ верстъ; затѣмъ вдоль долины р. Кабаный до подъема у пасѣки, около $3^1/_2$ верстъ; затѣмъ на сѣверо-востокъ черезъ рудникъ № 1 (на 23-й вер.) по горамъ до рудника № 2.

Дорога на уровнѣ земли, ширина не свыше 7 футъ, но разъѣхаться можно. Въ дождь быстро размякаетъ, но на подъемахъ, спускахъ и перевалахъ быстро сохнетъ. По долинамъ мѣстами топка, но проходима всюду. На подъемахъ окопана канавами. Для исправленія мостовъ и топкихъ мѣстъ растительный матеріалъ подъ рукой въ изобиліи.

Екатерининскій перевалъ незначителенъ.

Ключевой перевалъ до 10^0, на протяженіи около 2 верстъ.

Подъемъ къ руднику № 1 до $7—8^0$, около $^1/_2$ версты.

Спуски и подъемы между рудниками до $7—8^0$.

На всемъ протяженіи линіи телеграфа и телефона.

Особыя препятствія могутъ представлять въ дождливое время рѣчки и ручьи, особенно кл. Лозовый; долины и лощины въ это время тоже сильно размякаютъ; но въ предѣлахъ дороги все-таки движеніе возможно. Мостики всѣ самые незначительные, большинство разрушено и свободно замѣняется бродомъ. Дорога безусловно проходима для всѣхъ родовъ войскъ.

1) дер. Екатериновка, 94 двора, хорошія постройки, воды въ изобиліи, но продовольствія нельзя достать никакого, равно и фуража.

2) дер. Новая, 25 дворовъ—тѣ же условія.

3) Рудники № 1 и № 2. Громадные поселки, съ заводскими зданіями и казармами. 2 магазина со всевозможными товарами,

отличная вода, но тоже отсутствіе фуража. Телеграфная и телефонная станція. Начало Сучанской желѣзной дороги на рудникѣ № 2.

4.000 чел. рабочихъ, кромѣ служащихъ.

1) У д. Екатериновки—всѣ свойства вполнѣ удовлетворительны.

2) У д. Новой—тоже самое.

Для большого привала отличное мѣсто у входа въ Известковую падь.

Кромѣ особо обслѣдованныхъ позиціи у дер. Екатериновки и у дер. Новой, удобными рубежами для задержанія противника служатъ:

1) Гора съ Известковой падью (есть готовый окопъ) и цѣлый рядъ складокъ мѣстности на протяженіи пади и Ключевого перевала.

Удобнѣйшимъ рубежомъ служитъ массивъ горы съ Известковой падью.

Путеводной нитью служитъ линія телеграфа. Всѣ отходящія въ стороны дороги ежегодно, въ зависимости отъ состоянія погоды, мѣняютъ свое направленіе, а такъ какъ самъ путь, особенно по долинѣ р. Сучана, не отличается рѣзко отъ всѣхъ полевыхъ дорогъ, то крайне необходимо разспрашивать дорогу—всѣ китайцы и корейцы отлично знаютъ названія населенныхъ пунктовъ. Кромѣ указанныхъ большихъ населенныхъ пунктовъ весь путь усѣянъ группами фанзъ.

Отъ сел. Владиміро-Александровскаго до д. Новицкой, по лѣвому берегу р. Сучана, идетъ хорошая дорога. Значеніе ея оцѣнено въ общемъ обзорѣ. Дорогъ, соединяющихъ эти два пути, нѣтъ вовсе, за непроходимостью рѣки Сучана.

По долинѣ Сучана движеніе по сторонамъ дороги возможно, равно какъ и черезъ долину р. Лозоваго. На остальномъ протяженіи только для пѣхоты, и то въ исключительныхъ случаяхъ.

Во время захватить и изготовиться къ встрѣчѣ противника необходимо въ Известковой пади и на Ключевомъ перевалѣ.

Отъ дер. Екатериновки полкъ пѣхоты съ артиллеріей успѣетъ отойти на этотъ рубежъ и занять его въ хорошее время года черезъ 6 часовъ.

Маршрутъ

д. Голубовка, д. Екатериновка, д. Та-удими, по р. Серебряной (Та-удими) никовъ на рѣкѣ Тахэ.

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.			
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
2	Екатериновка	д. 70, кол. 8	Деревянныя. Глиноб.	Ширина дороги отъ Голубовки до Екатериновки и до Таудими почтовый трактъ. Движеніе свободное. Подъемы не требуютъ припряжки. Грунтъ твердый. Движеніе по сторонамъ—невозможно. Отъ кор. Та-удими почти сразу идетъ вдоль непроходимаго лѣса—по р. Та-удими. Дорога—трудная: пни, камни. Движеніе возможно до 1-й фанзы звѣропромышл. коннымъ, далѣе только пѣшеходная тропинка.
16	Та-удими.	ф. 60, к. 20		
28	Фанза звѣропром.	ф. 1		
42	ф. звѣропромышлен. Тахэ.	ф. 1		

№ 60.

фанза звѣропромышленниковъ, гор. Вань-Тинза и фанза звѣропромышлен- (Сучанская ж.-д. вѣтвь).

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Рѣки переходимы въ бродъ. При разливахъ бурныя—видно по наносу камней и бревенъ. Дорога, что идетъ по р. Та-удими, плохая; скверные спуски къ бродамъ; мокрые овраги съ провалами. Далѣе первой фанзы звѣропром., трудно проходимая тропинка—даже для пѣшеходовъ-охотниковъ. Переходятъ рѣчки и трясины по бревнамъ. Большія препятствія—камни, сваленныя деревья, трясины. По сторонамъ непроходимый лѣсъ.		

Маршрутъ

ПОВОРОТНЫЙ—

1. Отъ маяка Поворотнаго черезъ д. Хмѣ-

Отъ маяка Поворотнаго до фанзъ въ бухтѣ Врангеля—тропа, еле допускающая женія ар

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	М. Поворотный.	—	Двѣ камен. казармы, каждая на роту.	Отъ маяка Поворотнаго тропа подымается въ гору, сперва довольно отлого, затѣмъ круче. Движеніе черезъ перевалъ очень трудно вслѣдствіе крутизны подъема и спуска; грунтъ тропы каменистый, длина подъема и спуска до версты. Съ перевала тропа спускается въ корейскую деревню; перейдя въ бродъ рѣчку (бродъ мелкій), подымается вновь на хребетъ, подъемъ крутой, спускъ еще круче. Спускаться очень трудно, такъ какъ тропа здѣсь идетъ по густому лѣсу съ буреломомъ. Длина спуска и подъема по верстѣ, какъ въ предыдущемъ случаѣ. Спустившись съ хребта, тропа опять подходитъ къ корейскимъ фанзамъ и отъ нихъ вновь подымается въ гору. Этотъ подъемъ легче, хотя тоже крутъ, и короче; за переваломъ тропа спускается въ ущелье, покрытое лѣсомъ, и между скалъ по камнямъ выходитъ къ каменоломнѣ. До этого мѣста путь очень труденъ и еле проходимъ для вьюковъ. Отъ каменоломни идетъ плохая колесная дорога вдоль южнаго берега бухты Врангеля; до впаденія въ бухту р. Сяохангоу
2	Корейская деревня.	д. 21	Фанзы.	

*) Развѣдку производилъ Генеральнаго Штаба Подполковникъ Яронъ.

№ 61 *).

ДАНИЛЬЧЕНКОВО.

ловку къ заимкѣ Пристава, длиной 26 верстъ.

движеніе на вьюкахъ, далѣе колесная дорога, но весьма трудная для дви-
тиллеріи.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Первый участокъ пути (тропа) весь очень труденъ для движенія, едва проходимъ даже для вьюковъ.		Биваковъ и позицій нѣтъ.
Бродъ черезъ р. Сяохангоу, длина 25 саженъ, глубина до 2 футовъ.		

1	2		3	4
				грунтъ дороги каменистый, далѣе по болоту переходитъ долину р. Сяохангоу, самую рѣчку приходится переходить въ бродъ въ устьѣ, длина брода до 25 саженъ, глубина до 2 футовъ. Перейдя Сяохангоу дорога идетъ по лѣвому берегу р. Тахангоу лугами, грунтъ болотистый. По мѣрѣ приближенія къ деревнѣ Хмѣловкѣ полотно дороги становится суше. У самой деревни дорога переходитъ въ бродъ р. Тахангоу, бродъ до 3-хъ футовъ, дно твердое. Послѣднія $1^1/_2$ версты путь идетъ между пашень хмѣловскихъ крестьянъ и корейцевъ, фанзы коихъ раскинуты по долинѣ.
13	д. Хмѣловка.	д 21	Обыкновенныя избы.	Войдя въ Хмѣловку, дорога поворачиваетъ на востокъ, проходя вдоль рѣки Тахангоу до перевала; сначала она идетъ по ровному мѣсту, затѣмъ увалами съ болотистыми низинами, въ 6 верстахъ отъ Хмѣловки переходитъ отлогій небольшой перевалъ и постепенно спускается по долинѣ р. Юбзгоу къ морю. На перевалѣ дорога хорошая, далѣе идетъ по болоту съ корнями и кочками, движеніе не легко. Въ верстѣ отъ заимки Пристава дорога вступаетъ въ корейскія пашни, здѣсь грунтъ хорошій, и подходитъ у заимки къ морю, гдѣ колесная дорога кончается.
26	Заимка Пристава.	д. 1	Хорош. деревянный домъ.	

5	6	7
У д. Хмѣловки бродъ до 3 футовъ глубиной черезъ р. Тахангоу.		На перевалѣ отличная позиція на бригаду съ артиллеріей, фронтомъ къ морю. Бивакъ на такой же отрядъ.

2. Отъ заимки Пристава на хуторъ Чапигоу.

Въ общемъ труднопроходимая тропа, едва допускающая движеніе на вьюкахъ; движенія

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Заимка Пристава.	д. 1	Хорош. дерев. домъ.	Первыя двѣ версты тропа идетъ вдоль самаго берега моря, далѣе круто подымается по узкому ущелью въ гору и идетъ увалами по тремъ хребтамъ среди дубоваго лѣса. Подъемы и спуски крутизной до 10°, по переваламъ тропа разработана. Самый плохой участокъ—по ущелью. Въ верстѣ отъ хутора Чапигоу тропа опять спускается къ морю, войдя въ долину Чапигоу, тропа на участкѣ до двухъ верстъ превращается въ колесную полевую дорогу. Хуторъ Чапигоу состоитъ изъ одного дома съ надворными постройками и нѣсколькихъ корейскихъ фанзъ. Пройдя версту отъ хутора, дорога вновь превращается въ тропу, вступаетъ въ густой, очень труднопроходимый лѣсъ и для движенія пригодна только одиночнымъ людямъ. Буреломъ, камни, моховыя мѣста, ручьи—все это попадается на каждомъ шагу. Въ 7 верстахъ отъ хутора тропа круто подымается на перевалъ, высотою до 200 саженъ; спускъ также очень крутой и трудный. Дальше лѣсъ становится рѣже, тропа идетъ по болоту, которымъ и достигаетъ бухты
6	Хуторъ Чапигоу.	д. 1	Хорош. дерев. домъ.	

*) Развѣдку производилъ Генеральнаго Штаба Подполковникъ Яронъ.

бухту Успенія и д. Кіевъ, длиной 42 версты.

въ 4 верстахъ отъ д. Кіевъ начинается колесная дорога, но также для мало удобная.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Движеніе по всей тропѣ очень трудно, доступно только для одиночныхъ людей.		Биваки у бухты Успенія и на послѣднихъ четырехъ верстахъ передъ д. Кіевомъ.

1	2		3	4
				Успенія. При дальнѣйшемъ движеніи вновь необходимо взбираться на гору, чтобы попасть въ долину Ямпотогоу, далѣе дорога пересѣкаетъ эту долину по болоту, верста шириной, за болотомъ опять подъемъ на хребетъ, длиною до двухъ верстъ, крутизна до 10°, такой же спускъ въ новую долину, также болотистую; такими увалами тропа доходитъ до переправы черезъ Судзухэ, причемъ верстъ за 6 до этой переправы тропа обращается въ полевую дорогу; но по увалам спускаться внизъ и подыматься вверхъ не легко. Чтобы добраться до д. Кіевъ, необходимо дважды переходить въ бродъ р. Судзухэ, броды до 5 футовъ, теченіе очень быстрое. Во время дождей броды закрываются.
42	д. Кіевъ.	д. 38	Частью хорош. избы, частью хаты, крытыя соломой.	

5	6	7
Дважды переправа въ бродъ черезъ Судзухэ; глубина бродовъ до 5 футовъ, ширина до 20 саженъ.		

3. Дер. Кіевъ—хут. Долбни—хут. Торбѣева—

Дорога хотя колесная, но мало пригодная для движенія, въ особенности
вленію предположено провести дорогу финляндскаго типа пересе

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	д. Кіевъ.	д. 38	Частью хорош. дома. частью хаты.	Отъ деревни Кіевъ дорога идетъ лѣвымъ краемъ долины Судзухе по болотистому лугу, грунтъ мягкій. Не доходя 3 верстъ до устья, она поворачиваетъ на востокъ, взбираясь на небольшой взлобокъ, подъемъ небольшой и не крутой, затѣмъ спускается въ долину (болотистую) ручья, далѣе вновь небольшой перевалъ, за которымъ по увалам съ болотистымъ грунтомъ дорога подымается на перевалъ, который не высокъ и не крутъ; спускъ съ него такой же, опять болотистые увалы, въ двухъ верстахъ отъ моря долина расширяется, дорога проходитъ вдоль пашенъ корейцевъ и у моря подходитъ къ хутору Долбни. Перейдя черезъ не высокій перевалъ, дорога спускается къ морю у хут. Торбѣева и вновь затѣмъ подымается на перевалъ, который выше предыдущихъ, хотя подъемъ не крутъ, спускъ круче, до 10 саж., но разработанъ, хотя артиллерія не пройдетъ вслѣдствіе ширины хода. За переваломъ путь идетъ по лѣсу, грунтъ на перевалѣ хорошій, за нимъ болотистый; лѣсисто-болотистыми увалами дорога подходитъ къ Соколовкѣ.
9	Хуторъ Долбни.	д. 1	Хорошій домъ съ надворными постр.	
18	Соколовка.	д. 13	Только выстроен. хаты.	

*) Развѣдку производилъ Ген. Шт. Подполковникъ Яронъ.

дер. Соколовка, длиной 18 верстъ *).

артиллеріи и обозовъ. Есть болотистые участки, перевалы. По этому направленческимъ управленіемъ, до восточнаго конца бухты Преображенія.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
4 перевала, изъ нихъ три небольшіе, 1 повыше, но всѣ легко сравнительно проходимы Грунтъ на большемъ протяженіи пути болотистый. Артиллеріи не вездѣ можно пройти.	—	Позиціи вездѣ, но обходимыя съ фланговъ. Биваки на маленькіе до 2-хъ баталіоновъ отряды.

4. Дер. Соколовка—хут. Ново-Сіонскій—

Едва проходимая для одиночныхъ людей тропа

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Д. Соколовка.	д. 13	Хаты, крытыя соломой.	Отъ деревни Соколовка, на протяженіи 2 верстъ, путь проходитъ въ видѣ полевой дороги по долинѣ р. Сяухэ, причемъ у самой деревни переходитъ рѣку въ бродъ, длина брода до 15 саж., глубина до 3 футовъ; во время дождей бродъ закрывается. По Сяухэ дорога проходитъ вдоль корейскихъ пашенъ, въ двухъ верстахъ отъ устья дорога переходитъ рѣку въ бродъ: дно—крупные камни, теченіе быстрое, глубина до 3 футовъ, ширина до 10 саженъ. Отсюда дорога поворачиваетъ на сѣверо-востокъ и превращается въ тропу, которая вступаетъ въ дикую тайгу. По тайгѣ тропка пробирается еле замѣтно по кустамъ, камнямъ, переходитъ черезъ ручьи, грунтъ камни, болото, буреломъ наваленъ повсюду, движеніе крайне трудно, одиночные вьюки едва пройдутъ. На 18 верстѣ отъ Соколовки тропа подымается на высокій крутой перевалъ, подъемъ до 25 градусовъ, спускъ такой же. Характеръ мѣстности тотъ же. На 23 верстѣ тропа подходитъ къ морю и сейчасъ же подымается вновь на гору

*) Развѣдку производилъ Ген. Шт. Подполковникъ Яронъ.

бухта Валентина, длиной 58 верстъ *).

по дикой, лѣсистой и горной мѣстности.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Весь путь едва проходимъ для одиночныхъ людей; для прохожденія повозокъ необходимо строить спеціальную дорогу.	—	Биваки могутъ быть только въ устьѣ Сяухэ, у хутора Новосіонскаго и у бухты Валентина, даже на большія силы позиціи вездѣ.

1	2		3	4
				по крутому подъему, доступному только пѣшимъ людямъ и конямъ, свободнымъ отъ груза. Увалами тропа достигаетъ долины м. Тяпигоу, спускъ въ которую идетъ по узкому карнизу горы, очень крутъ. Долина болотиста; перейдя ее, тропа вновь подымается въ гору, постепенно спускаясь съ которой подходитъ къ хутору Ново-Сіонскому. Отъ хутора тропа съ версту идетъ по распаханной долинѣ, затѣмъ вступаетъ опять въ дикую горную мѣстность и становится еле проходимой. Пройдя два высокихъ крутыхъ перевала, спускается въ долину рѣки Ханганъ, только въ верстѣ отъ моря переходитъ во вновь выстроенную дорогу къ бухтѣ изъ д. Данильченковой.
33	Хуторъ Ново-Сіонскій.	д. 6	Два большихъ двухъэтажныхъ дома, остальные хорошіе, деревянные дома со службами.	

	5	6	7

5. Отъ бухты Валентина черезъ дер. Константиновку,

Хорошая грунтовая дорога финляндскаго типа, окопанная канавами, полотно разработанныхъ 2 перевала, черезъ ручьи перекинуты прочные мосты, артиллеріи и обозовъ. Крутизна подъема и спуска не

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Баракъ въ бухтѣ Валентина.			Отъ бухты Валентина, гдѣ выстроенъ баракъ въ видѣ навѣса для нуждъ переселенцевъ, дорога отходитъ къ сѣв.-западу, въ верстѣ поворачиваетъ къ сѣверо-востоку. Въ 1½ верстахъ отъ начала д. Константиновка, послѣ которой начинается постепенный подъемъ въ гору, очень отлогій. Въ 4 вер. отъ деревни дорога взбирается на перевалъ по отлично разработанному подъему, крутизной до 7 град., спускъ такой же. Черезъ всѣ ручьи—мосты. Спустившись къ р. Таухэ, дорога проходитъ черезъ китайское селеніе того же имени, идя вдоль пашенъ; черезъ рѣку мостъ, вполнѣ прочный. Ширина долины до двухъ верстъ, за Таухэ опять подъемъ на перевалъ, но невысокій подъемъ хорошо разработанъ, спускъ также. Спустившись, дорога входитъ въ д. Данильчевскую, гдѣ оканчивается у почтовой станціи.
1½	д. Константиновка.	двор. 9	Хаты, крытыя соломой.	
17	д. Данильчевская.	двор. 39	Частью хорош. дерев. дома, частью хаты, крытыя соломой.	

*) Развѣдку производилъ Ген. Шт. Подполковникъ Яронъ.

сел. Таухэ къ д. Данильченковой, длиной 17 верстъ *).

шириной 3 сажени, проложена дорога въ полугорѣ, по пути хорошо грунтъ хрящеватый, мѣстами каменистый. Вполнѣ пригодна для движенія болѣе 7 градусовъ. Черезъ рѣку Таухэ хорошій мостъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
По пути два перевала, отлично разработанные; черезъ р. Таухэ перекинутъ прочный мостъ.	—	Бивакъ на полкъ у бухты Валентина, на большой отрядъ въ долинѣ Таухэ и на полкъ у д. Данильченковой. Позиціи вездѣ, но хорошія на перевалахъ фронтомъ на западъ и на востокъ.

Маршрутъ

МЕЖДУ ПОБЕРЕЖЬЕМЪ И

Почтовый трактъ, по правому берегу р. Конгоуза, черезъ

Грунтовая дорога, въ долинѣ рѣки Конгоуза во время дождей для колеснаго для движенія всѣхъ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.		Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.		
$1^1/_4$	Корейскія фанзы вправо отъ дороги.	дв. 3, кол. 1	Мазанки.	Ширина дороги 5—6 шаговъ. Грунтъ въ долинѣ рѣки Конгоузы торфяной, далѣе песчано-глинистый, а за заимкой Барышева каменистый.
2	Корейскія фанзы влѣво отъ дороги.	дв. 4	Мазанки.	Крутыхъ подъемовъ и спусковъ, требующихъ тормоза, нѣтъ.
$3^1/_2$	Заимка Барышева.	дв 1	1 деревянный домъ и надворныя постройки.	Лѣсовъ и болотъ нѣтъ. Движеніе по сторонамъ возможно для пѣхоты и конницы.
4—5	Корейскій поселокъ, нѣсколько группъ фанзъ по 2—5 шт.	—	Мазанки.	

*) Развѣдку производилъ въ маѣ 1909 г. Капитанъ Новиковъ.

№ 62*).

ПОЧТОВЫМЪ ТРАКТОМЪ.

заимку Барышева на м. Чамо-Чагоуза, длиной $6^1/_2$ верстъ.

движенія неудобна (размокаетъ). На остальномъ протяженіи пригодна родовъ войскъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Значительныхъ рѣкъ, пересѣкающихъ дорогу, нѣтъ. Черезъ ручей у заимки Барышева мостъ длиною въ 2 сажени. Оврагъ за первыми корейскими фанзами. Препятствія для движенія не представляетъ.	Вправо почтовый трактъ и далѣе дорога съ канавами черезъ р. Чамо-Чагоузу на мысѣ Чамо-Чагоуза.	Вдоль дороги тянется правый флангъ Рѣчицкой позиціи. Въ заимкѣ Барышева квартиро-бивакъ на 2 роты или 1 эскадронъ.

Маршрутъ

Почтовый трактъ, черезъ мостъ на р. Чамо-Чагоуза

До моста черезъ р. Чамо-Чагоуза дорога съ канавами, полотно подсыпано, корейскаго поселка очень топко, далѣе мало наѣзжана, но грунтъ твердый; болотистой долинѣ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
$1^1/_2$	Корейскія фанзы.	дв. 2, кол. 1	Мазанки.	Ширина дороги до моста р. Чамо-Чагоуза 8 шаговъ, полотно подсыпано на 1 футъ по бокамъ канавы. Грунтъ песчано-глинистый. Крутыхъ спусковъ нѣтъ.
$2^1/_2$	Корейскія фанзы.	дв. 1	Мазанки.	
5	Корейскія фанзы.	дв. 6, кол. 1	Мазанки.	До 1-го корейскаго поселка, слѣва отъ дороги, небольшой рѣдкій лѣсокъ. По обѣ стороны отъ дороги мелкій и рѣдкій кустарникъ. Долина рѣки Чамо-Чагоуза—болотистый лугъ безъ кустовъ.
6	Корейскія фанзы.	дв. 2	Мазанки.	Отъ моста черезъ Чамо-Чагоуза до конечнаго пункта—грунтовая дорога въ 4—6 шаговъ; грунтъ: до 1-го корейскаго поселка торфяной, а далѣе песчано-глинистый. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ. Движеніе по сторонамъ отъ дороги даже для пѣхоты невозможно лишь по долинѣ р. Чамо-Чагоуза.

*) Развѣдку производилъ въ маѣ 1909 г. Капитанъ Новиковъ.

№ 63*).

къ фанзѣ на б. Чамо-Чагоуза, длиной 7 верстъ.

вполнѣ пригодна для движенія всѣхъ родовъ войскъ; за мостомъ до 1-го движеніе по сторонамъ отъ дороги даже для пѣхоты невозможно лишь въ р. Чамо-Чагоуза.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ; общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Рѣка Чамо-Чагоуза въ бродъ непроходима, дно илистое, берега болотистые, мостъ черезъ нее на сваяхъ, исправный, пригоденъ для прохода полевой артиллеріи. Долина р. Чамо-Чагоуза и участокъ отъ моста до корейскаго поселка—болотисты. не допускаютъ движенія конницы, а первая и пѣхоты по сторонамъ отъ дороги. Оврагъ у первыхъ корейскихъ фанзъ—препятствія для движенія пѣхоты и конницы не представляетъ; мостъ черезъ оврагъ исправенъ.	Дорога отъ почтоваго тракта черезъ заимку Барышева; въ дождливое время трудно проходима для артиллеріи.	Высота сѣвернѣе озера сильная позиція, фронтомъ на юго-западъ, на 1 баталіонъ. Мѣстность впереди открытая. Закрытыхъ подступовъ нѣтъ. Позиція выгодна для отраженія дессанта, высаживающагося въ бухтѣ Чамо-Чагоуза. Высота, сѣвернѣе 2-хъ корейскихъ фанзъ (у оврага), представляетъ позицію фронтомъ на юго-западъ и на югъ. Въ первомъ случаѣ силою на 2 баталіона; пригодна какъ тыловая позиція по отношенію къ описанной выше. Во 2-мъ, силою на полкъ, составляетъ правый флангъ Рѣчицкой тыловой позиціи. Имѣется люнетъ на 1 роту южнѣе корейскихъ фанзъ. Въ корейскомъ поселкѣ квартиро-бивакъ на 2 роты. Къ юго-востоку отъ того-же поселка—бивакъ на 2 баталіона. Вода изъ рѣки Чамо-Чагоуза. Дровъ и фуража нѣтъ.

Маршрутъ

Отъ почтоваго тракта, черезъ заимку священника,

Грунтовая дорога до развѣтвленія на 5-й верстѣ наѣзжена, далѣе виденъ длиною, въ обѣ стороны отъ землянки совершенно непригодны для колеснаго

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
$2^1/_2$	Заимка священника.	д. 9	Корейскія фанзы. (мазанки).—	Ширина 4—6 шаговъ. Грунтъ въ низинахъ болотисто-торфяной, на возвышенностяхъ—песчано-глинистый. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ. Лѣсъ на перевалѣ за заимкой священника, на протяженіи 100 саженъ, за землянкою на подъемѣ, на протяженіи 1-й версты. Долины рѣки Пхингана и ручья отъ заимки священника болотисты. Во время дождей почва сильно размокаетъ; тоже на участкѣ дороги, въ версту длиною, въ обѣ стороны отъ землянки. Въ перечисленныхъ выше мѣстахъ въ періодъ дождей дорога непригодна для колеснаго движенія. Хворостъ для укрѣпленія полотна дороги имѣется въ изобиліи на мѣстѣ. Движеніе по сторонамъ возможно для пѣхоты.
$8^1/_2$	Корейская фанза.	д. 1	Мазанка.	
$10^1/_2$	Заимка Мацуэ (брошена).	д. 4	1 деревянная изба и корейскія фанзы.	

*) Развѣдку производилъ въ маѣ 1909 г. Капитанъ Новиковъ.

№ 64*).

мимо землянки къ заимкѣ Мацуэ, длиной 10½ верстъ *).

лишь слабый слѣдъ. Дорога до заимки священника и участокъ ея въ версту движенія. На остальномъ протяженіи допускаетъ проходъ полевыхъ орудій.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Р. Пхинганъ: ширина 12 шаговъ, глубина 2½ арш. Дно твердое, черезъ рѣку хорошій бродъ. Дорога пересѣкаетъ болотистыя долины р. Пхинганъ, во время дождей труднодоступная для колеснаго движенія, особенно при впаденіи ручья отъ заимки священника. Овраговъ нѣтъ. Главное препятствіе для движенія—размокающая отъ дождей почва въ долинахъ рѣкъ и ручьевъ.	Дорога отъ почтоваго тракта къ с. Ново-Бессарабія.	Позиціи: 1) На бригаду, на перевалѣ черезъ водораздѣльный хребетъ, фронтомъ на западъ къ б. Консивай и Юшуай; мѣстность впереди покрыта рѣдкимъ кустарникомъ. Опорные пункты на 2-хъ господствующихъ высотахъ. Наилучшіе подступы по долинамъ отъ побережья. 2) На полкъ, по хребту къ юго-западу отъ заимки священника, фронтомъ на юго-западъ. Подступъ къ центру позицій по широкой лощинѣ отъ бухты Консивай. Опорные пункты на 2-хъ вершинахъ вправо отъ дороги. Каждый силою на 1 роту. Биваки на полкъ на склонѣ къ юго-западу отъ заимки священника. Вода и дрова есть. Фуража мало.

Маршрутъ

Заимка Шевелева, по берегу б. Куши, Консивай,

Отъ заимки Шевелева до б. Куши колесная дорога, до б. Юшуай тропа, войскъ, до с. Линда-Ванпоузхулуай колесная дорога. Главное препятствіе съ илистымъ дномъ. Крутыхъ подъемовъ,

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	Заимка Шевелева.	—	Деревянныя.	Частью колесная дорога въ одну колею, частью тропа, допускающая колесное движеніе послѣ незначительныхъ исправленій (заброска донными фашинами ручьевъ, постройка 2 — 3 небольшихъ, саж. въ 2, мостиковъ). Матеріалы имѣются на мѣстѣ. Грунтъ песчано-глинистый. Особенно крупныхъ подъемовъ нѣтъ. Отъ заимки Шевелева дорога идетъ лѣсомъ на протяженіи одной версты. Между бухтой кирпичнаго сарая и б. Куши и между бухтой Консивай и б. Юшуай дорога проходитъ кустами.
	До заимки Мацуэ разбросаны отдѣльныя группы домиковъ Лифляндцевъ (по 2, по 3).	—	Деревянныя или мазанки.	
16½	Заимка Мацуэ (брошена).	дв. 4	1 деревянная изба и 3 фанзы.	
17	Заимка Кравченко.	дв. 1	1 деревянный домъ и надворныя постройки.	
19	Линда - Ванпоузхулуай.	—	Нѣсколько фанзъ (шт. 7).	

*) Развѣдку производилъ въ маѣ 1909 г. Капитанъ Новиковъ.

№ 65*).

Юшуай, с. Линда, Ванпоузхулуай, длиной 19 верстъ.

послѣ незначительнаго исправленія доступная для движенія 3-хъ родовъ для движенія представляютъ устья многочисленныхъ ручьевъ, зачастую не допускающихъ колесное движеніе, нѣтъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Значительныхъ рѣкъ, болотъ и враговъ, пересѣкающихъ дорогу, нѣтъ. Главное препятствіе при движеніи представляютъ многочисленные неглубокіе ручьи, впадающіе въ заливъ. Нѣкоторые изъ нихъ имѣютъ илистое дно, и при переправѣ ихъ придется забрасывать фашинами. Мѣстахъ въ 2—3 необходимы мостики сажени въ 2 длиною. Матеріалы для починки дороги имѣются на мѣстѣ.	Въ верстѣ отъ берега 6. Консивай имѣется колесная дорога, ведущая къ бухтѣ Юшуай.	Позиція на берегу, фронтомъ на югъ, тянется между бухтой Куши вдоль дороги на Петровку.

Маршрутъ

Крутой поворотъ почтоваго тракта, с. Ново-Бессарабія,

Грунтовая дорога, шириной 6—10 шаговъ. Грунтъ въ возвышенныхъ
въ дождливое время требуетъ починки. Движеніе по

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
5½	Ново-Бессарабія.	двор. 52, кол. 5	Деревянныя. Надворныхъ почти нѣтъ. (Новоселы).	Ширина дороги 6—10 шаговъ. Грунтъ въ возвышенныхъ мѣстахъ дороги песчано-глинистый, въ низинахъ и на нѣкоторыхъ скатахъ—болотистый. Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ. Первыя двѣ версты на сопкахъ, справа отъ дороги, рѣдкій лѣсъ.
7½	Ланда - Ваннпоузхулуай.	дв 7, кол. 1	Фанзы.	За селеніемъ Ново-Бессарабія, съ правой стороны дороги, лѣсъ на 1 версту. Съ лѣвой стороны болотистая долина притока р. Пхингана. Сопки противоположенной стороны долины покрыты лѣсомъ. Движеніе по сторонамъ отъ дороги возможно для пѣхоты и конницы.

*) Развѣдку производилъ 9 мая 1909 г. Капитанъ Новиковъ.

№ 65*).

Линда-Ванпоузхулуай, бухта Ванпоуза, длиной $8^1/_2$ верстъ.

частяхъ дороги—песчано-глинистый, въ низинахъ болотистый. Для движенія сторонамъ дороги возможно для пѣхоты и конницы.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Переправа черезъ рѣку Пхинганъ въ бродъ, 2 фута глубиной (во время дождей 3 фута), шириной 8 шаговъ. Дно твердое. Въ $1^1/_2$ верстахъ отъ почтоваго тракта—ненадежный мостъ черезъ ручей. Въ $3^1/_4$ верстахъ отъ тракта мостъ черезъ ручей 6 аршинъ длиной—ненадеженъ. Черезъ болотистую долину р. Пхингана во время дождей артиллерія не пройдетъ, необходимы боковыя канавы и укрѣпленія полотна. Во многихъ мѣстахъ отъ дождей дорога дѣлается вязкой. Матеріалы для починки имѣются подъ руками. Овраговъ нѣтъ.	Вправо идетъ колесная дорога отъ почтоваго тракта черезъ заимку священника въ с. Ново-Бессарабія. Участокъ отъ почтоваго тракта до заимки священника въ періодъ дождей не проходимъ для артиллеріи и обозовъ.	Позиція на 2 баталіона на перевалѣ между б. Вампоуза и с. Ново-Бессарабія—фронтомъ къ б. Вампоуза. Подступы къ лѣвому флангу кустами. Опорный пунктъ—вершина въ $^1/_2$ версты вправо отъ дороги на 1 роту. Бивакъ сѣвернѣе с. Ново-Бессарабія—на полкъ. Вода изъ ручьевъ. На фуражъ разсчитывать нельзя. Дрова—есть.

Маршрутъ

Петровка, заимка Шевелева, мысъ

Грунтовая дорога до заимки Шевелева, удобна для движенія всѣхъ 3-хъ глинистаго переходитъ въ торфяной, непригодный въ дождливое время для пѣхоты

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.		Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.		
1/2	Корейскія фанзы.	дв. 3	Фанзы (мазанки).	Ширина дороги до Лифляндскаго поселка 4—6 шаговъ; до заимки Шевелева и 1 версту за нее окопана канавами; ширина 8 шаговъ; далѣе до мыса Чинкай—3 шага.
3	Лифляндскій поселокъ.	двор. 4, кол. 2	Деревянныя.	Грунтъ до заимки Шевелева песчано-глинистый; до мыса Чинкай—торфяной. Подъемъ отъ Петровки на хребетъ-крутой. Для повозокъ требуется припряжка лошади; при спускѣ же къ Петровкѣ тормозъ.
4	Заимка Шевелева.	—	Деревянныя. Много надворныхъ построекъ.	На водораздѣльномъ хребтѣ—рѣдкій лѣсъ (1/2 версты), между поселкомъ Лифляндцевъ и мысомъ Чинкай дорога идетъ сплошнымъ лѣсомъ. Въ концѣ дороги съ канавами поляна 100 саж. шириной и 300—длиной. Болотъ нѣтъ, но на полуостровѣ Чинкай торфяной грунтъ сильно размокаетъ во время дождя. Движеніе по сторонамъ дороги возможно для пѣхоты и конницы. Въ лѣсу затруднительно.

*) Развѣдку производилъ 8 мая 1909 г. Капитанъ Новиковъ.

№ 66 *).

Чинкай, длиной 6 верстъ.

родовъ войскъ, до мыса Чинкай—мало наѣзжена, а грунтъ изъ песчано- для прохода артиллеріи. Движеніе по обѣимъ сторонамъ дороги возможно и конницы.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Въ 1/2 верстахъ отъ Петровки и водяной мельницы—бродъ черезъ рѣку Паинсанъ 2 1/2 фута глубиной, 10 шаг. шириной. Дно твердое. Болотистыхъ полосъ и овраговъ, препятствующихъ движенію, не встрѣчается.	Влѣво въ 3-хъ верстахъ дорога отъ Петровки къ бухтѣ Куши пригодная для движенія всѣхъ родовъ войскъ.	Позиція на водораздѣльномъ хребтѣ, силою на бригаду, фронтомъ къ мысу Се-гуше. Мѣстность впереди открытая; подступы найти трудно. Опорный пунктъ на 1 роту на высотѣ вправо отъ дороги. На заимкѣ Шевелева квартиро-бивакъ на эскадронъ или 2 роты. Запасъ фуража и дровъ въ изобиліи. Вода изъ колодцевъ.

Маршрутъ

Петровка, перевалъ черезъ хребетъ

Вполнѣ удобна для движенія всѣхъ родовъ войскъ. Движеніе по сторонамъ долинѣ р. Паинсанъ, на осталь

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Петровка.	двор. 114, кол. 40	—	Ширина дороги 4—6 шаговъ. Грунтъ въ долинѣ р. Паинсанъ болотистый, на подъемахъ каменистый, на остальномъ протяженіи—песчано-глинистый. Подъемъ на хребетъ отъ долины р. Паинсана довольно крутой, хотя припряжки лошадей не потребуется. Спускъ и подъемъ въ оврагѣ у корейскихъ фанзъ имѣютъ такой-же характеръ, но очень узки и не допускаютъ разъѣхаться двумъ орудіямъ. Рѣдкій лѣсъ лишь на водораздѣльномъ хребтѣ. Болотъ нѣтъ. Движеніе по сторонамъ возможно для пѣхоты и конницы.
3	Корейскія фанзы.	дв. 2, кол. 1	Фанзы.	
3½	Лифляндскій поселокъ.	дв. 4, кол. 1	Деревянныя.	

*) Развѣдку производилъ 8 мая 1909 г. Капитанъ Новиковъ.

№ 67*).

б. Куши, длиной 4 версты.

дороги возможно для пѣхоты и конницы. Грунтъ болотистый лишь въ номъ—песчано-глинистый.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Бродъ черезъ р. Паинсанъ 2 фута, при твердомъ днѣ и ширинѣ 8 шаг. 2 моста у корейскихъ фанзъ и Лифляндскаго поселка, длиною по 2 сажени удовлетворительны. Оврагъ у корейскихъ фанзъ, глубиною въ 6 саж., не представляетъ препятствій для движенія.	Въ 1—2 верстахъ влѣво проходитъ дорога на м. Шатеза въ 3-хъ верстахъ вправо проходитъ дорога на заимку Шевелева. Обѣ дороги вполнѣ удобны для движенія 3-хъ родовъ войскъ.	Позиція фронтомъ на югозападъ (на м. Шатеза) силою на бригаду по водораздѣльному хребту. Подступы къ лѣвому флангу по хребту покрытому рѣдкимъ лѣсомъ отъ мельницы, передъ фронтомъ имѣются кое гдѣ кустарники и отдѣльныя деревья, правый флангъ примыкаетъ къ обрыву берега бухты. Бивакъ у деревни Петровки на дивизію.

Маршрутъ

С. Петровка—мимо вѣтряной мельницы, лютеранскаго

Грунтовая дорога 4—6 шаговъ ширины, на полуостровѣ Шатеза мало торфяной, въ остальныхъ мѣстахъ песчано-глинистый. Допускаетъ послѣ войскъ. Движеніе по этой дорогѣ совершенно закрыто со стороны полуострова

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Петровка.	двор. 114, кол. 40	Деревянная.	Дорога до лютеранскаго кладбища хорошо наѣзжена, ширина ея 4—6 шаг.; приближаясь къ мысу Шатеза постепенно переходитъ въ тропу допускающую свободное движеніе артиллеріи.
3	Корейскія фанзы.	д. 2, кол. 1	Фанзы.	Грунтъ отъ Петровки до Корейскихъ фанзъ торфяной, размокающій отъ дождей. На остальномъ протяженіи песчано-глинистый. Крутыхъ подъемовъ и спусковъ, требующихъ употребленія тормозовъ, нѣтъ.
4	Поселокъ Лифляндцевъ.	д. 5, кол. 2	Мазанки (родъ фанзъ).	
5 1/2	Поселокъ Лифляндцевъ.	д. 4, кол. 2	„	Лѣсъ тянется по сопкамъ въ 1/2 верстѣ влѣво отъ участка дороги проходящаго горами, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ по сторонамъ дороги — кусты. Болотъ нѣтъ.
8 1/2	Поселокъ Лифляндцевъ.	д. 1, кол. 1	Деревянныя.	Движеніе по сторонамъ дороги возможно для пѣхоты и кавалеріи.

*) Развѣдку производилъ 6 мая 1909 г. Капитанъ Новиковъ.

№ 68*).

кладбища на мысъ Шатеза, длиной 8 верстъ.

наѣзжана. Грунтъ между рѣкой Паинсаномъ и поворотомъ въ сопки— незначительныхъ исправленій безпрепятственное движеніе всѣхъ родовъ Хангана. Движеніе по сторонамъ дороги возможно для пѣхоты и кавалеріи.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
При выѣздѣ изъ Петровки мостъ черезъ р. Шиту-хэ, длиною въ 8 саж., пригоденъ для прохода артиллеріи, но требуетъ ремонта. На 2-й верстѣ дорогу пересѣкаетъ р. Паинсанъ—бродъ глубиною 2 арш., шириною 10 шаговъ, дно твердое. На 5-й верстѣ жидкій мостъ черезъ ручей; возможенъ объѣздъ справа при незначительной разработкѣ спуска и подъема, или заброскѣ ручья фашинами, даже хворостомъ, имѣющимся на мѣстѣ. Болотистыхъ полосъ и овраговъ, препятствующихъ движенію, не встрѣчается, мѣстами размокшій отъ дождей грунтъ можетъ задержать движеніе. Хворостъ для укрѣпленія полотна дороги имѣется на мѣстѣ.	Дорога Петровки бухта Куши въ 1—2 верстахъ вправо. Участокъ ея по берегу до м. Шатезы пригоденъ для движенія всѣхъ родовъ войскъ, послѣ заброски фашинами устьевъ ручьевъ, впадающихъ въ б. Куши. Хворостъ для фашинъ. на мѣстѣ.	Позиція на высотѣ между лютеранскими кладбищами фронтомъ къ бухтѣ Консивай на 1 баталіонъ. Опорный пунктъ на 1 роту—вершина въ центрѣ позиціи. Мѣсто у батареи у лютеранскаго кладбища. Подступы къ правому флангу изъ овраговъ, обросшихъ кустами.

Маршрутъ

Промысловка—разрушенная фанза (зимовье),

Зимняя дорога, идетъ большею частью по узкой долинѣ р. Коготунъ— извѣстно, что есть другая дорога горами, показанная пунктиромъ на вер на колесахъ. Мною

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Промысловка.	д. 16, кол. 4	Деревянныя.	Ширина дороги 4—5 шаговъ, наѣзжена плохо, во многихъ мѣстахъ дорога представляетъ лишь просѣку. Крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ. Въ долинѣ р. Коготуна, отъ впаденія ея лѣваго притока, дорога идетъ болотистымъ лѣсомъ до разрушенной фанзы и для колеснаго движенія непригодна; послѣ подъема на перевалъ за фанзой до с. Линда - Ванпоузхулуай дѣлается доступной для движенія всѣхъ родовъ войскъ. По сторонамъ движеніе даже для пѣхоты затруднено лѣсомъ въ долинѣ р. Коготуна.
$5^1/_2$	Разрушенная фанза (зимовье).	—	—	
9	Линда - Ванпоузхулуай.	дв. 6	Фанзы. (мазанки).	

*) Развѣдку производилъ въ маѣ 1909 г. Капитанъ Новиковъ.

№ 69*).

с. Линда-Ванпоузхулуай, длиной 9 верстъ.

лѣсомъ; для колеснаго движенія лѣтомъ непригодна. Отъ мѣстныхъ жителей стовой картѣ, въ 1—$1^1/_2$ верстахъ сѣвернѣе, по которой можно ѣхать она не пройдена.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Переправа черезъ р. Коготунъ у Промысловки въ бродъ. Дно твердое, глубина 2 арш., ширина 8 шаговъ. При переправѣ черезъ притокъ р. Коготуна, бродъ глубиною $1^1/_2$, съ твердымъ дномъ и топкими берегами. Нѣсколько разъ дорога переходитъ черезъ р. Коготунъ, на которой броды имѣютъ тинистое, топкое дно. Долина р. Коготуна — торфяное болото, въ которомъ нога лошади проваливается часто по колѣно. 2 оврага на 2-й верстѣ отъ Промысловки, спуски и подъемы пологіе, но дно топкое. Ремонтъ дороги требуетъ значительныхъ работъ. Матеріалъ для починки имѣется на мѣстѣ.	Вправо (сѣвернѣе) дорога сопками; по свѣдѣніямъ отъ мѣстныхъ жителей доступна для колеснаго движенія.	Позиція на послѣднемъ перевалѣ къ с. Линда-Ванпоузхулуай на батальонъ.

Маршрутъ

Владимиро-Александровское—

До горы Братъ дорога вполнѣ удобна для движенія артиллеріи и обозовъ; болотистые участки. Отъ бухты Врангеля къ маяку тропа едва проходимая въ маршрутѣ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Сел. Владимиро-Александровское.	двор. 104	Хорош. дерев. дома, крытые желѣз. частью тесомъ.	Первыя 4 версты отъ сел. Владимиро-Александровскаго до горы Братъ дорога проходитъ среди пашенъ правой стороной долины р. Сучана, грунтъ дороги довольно плотный, вполнѣ удобный для движенія всякаго рода повозокъ. У горы Братъ дорога подымается на небольшой перевалъ, подъемъ отлогій, спускъ также. За переваломъ дорога проходитъ по краю болотистой долины, вдоль ручья, по направленію на юго-востокъ, идетъ въ этомъ направленіи версты на три, затѣмъ поворачиваетъ на югъ, подымаясь на перевалъ высотою до 50 саженъ, подъемъ довольно отлогій, мѣстность лѣсистая; за переваломъ лѣса нѣтъ, и путь спускается довольно отлого къ морю, здѣсь у корейской деревни поворачиваетъ снова на юго-востокъ по берегу моря, коимъ слѣдуетъ увалами до бухты Врангеля, въ 5 верстахъ отъ корейской деревни подымается на перевалъ, подъемъ не великъ, спускъ также не крутъ, за переваломъ дорога спускается въ долину Тахангоу, которой слѣдуетъ посреди пашенъ до д. Хмѣловки. Отъ горы Братъ до Хмѣловки дорога вообще очень плоха.
14	Корейская деревня.	дв. 22	Фанзы.	
21	Д. Хмѣловка.	дв. 21	Избы.	

*) Развѣдку производилъ Ген. Шт. Подполковникъ Яронъ.

№ 70*).

м. Поворотный, длиной 30 верстъ.

далѣе становится очень трудной для движенія, частые подъемы и спуски, для вьюковъ. Тропа отъ бухты Врангеля къ мысу Поворотному описана № 2.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
По пути три перевала, изъ коихъ два не велики, а третій, средній, довольно высокъ, до 50 саженъ. Отъ горы Братъ до д. Хмѣловки дорога вообще плоха. Болотистые участки—между горою Братъ и вторымъ переваломъ и въ низинахъ по берегу моря.	—	У горы Братъ позиція на бригаду фронтомъ на югъ, здѣсь же бивакъ на этотъ отрядъ. На второмъ перевалѣ съ ближайшими вершинами также позиція на бригаду, удобнаго мѣста для бивака нѣтъ. Вдоль рѣчки Тахангоу можетъ быть расположенъ бивакъ большого отряда, до дивизіи съ артиллеріей.

Маршрутъ

Владимиро-Александровское, фанза Чауи, по берегу бух. Врангеля, озеро Эдаль

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
11	Фанза Чауи.	—	Глинобитныя.	Дорога до р. Сестры шириною отъ 4-хъ до 6-ти саженъ, грунтъ мягкій. Далѣе до фан. Чауи идетъ тропинка по мокрому болоту. Дорога не наѣзжена, заросшая. Большой подъемъ. Спускъ хорошъ. До подъема тянется мокрая долина и движеніе только по тропинкѣ на вьюкахъ. По сторонамъ лѣсъ и овраги, поросшіе лѣсомъ и кустарникомъ. Отъ ф. Чауи по берегу всего залива, бухты Врангеля и озера Эдальянзо до ф. Юдасетъ и маякъ—идетъ тропинка, годная для движенія только вьюковъ. Большіе и крутые подъемы и спуски мѣшаютъ возможности двигаться даже легко нагруженнымъ двуколкамъ. По сторонамъ тропинки лѣсъ, овраги. Колесное сообщеніе возможно только отъ конца бух. Врангеля до дер. Хмѣлевки (въ сторону). Движеніе по берегу—только коннымъ.
28	Фанза Юдасетъ.	—		
33	Маякъ.	дв 6, кол. 1		

№ 71.

янцо, ф. Юдасетъ, ф. Ліе-Тозе и маякъ на м. Поворотный, длиной 33 версты.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Рѣки незначительны, препятствій не представляютъ. Болотистая полоса отъ р. Сестры до фанзы Чауи. Движеніе—конныхъ. Овраги имѣются мокрые и трясины близъ озера, что около известковой горы.		Позиція у бухты Врангеля, какъ единственная удобная для высадки и передвиженія на д. Хмѣлевку. На мысѣ Поворотномъ—береговая батарея. Воды и фуража мало. Дровъ достаточно.

Маршрутъ

Дер. Голубовка, пристань въ бухтѣ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
14	Пристань.	д. 10, кол. 2	Деревянный.	Дорога до пристани отъ 4-хъ до 12-ти шаг., проселочная. Грунтъ—песокъ. Движеніе свободное. По дорогѣ, по сторонамъ за послѣдней фанзой начинается мокрый лугъ. Отъ пристани дорога до дачи Лингольма мало наѣзжена. Есть подъемы и спуски, припряжки и тормозовъ не требуютъ. По сторонамъ лѣсъ и камни. Движеніе только по дорогѣ. Отъ конца бухты до мыса Лихачева есть мало замѣтная тропинка, которая не всегда годна для конныхъ, такъ какъ на западѣ овраги съ провалами. По сторонамъ лѣсъ и камни. Крутые подъемы и спуски. Движеніе сильно затрудняютъ. При сильныхъ разливахъ движеніе возможно пѣшеходамъ.
22	Дача Лингольма.	дв. 4, кол. 2	„	
29	Мысъ Лихачева.	—	„	

№ 72.

Находка, дача Лингольма, м. Лихачева.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Овраги всѣ мокрые; лошади вязнутъ, есть провалы. Большое препятствіе—это пни, камни и густой кустарникъ. Трудно даже пѣшему.		Позиція у бухты Врангеля. Фронтъ на югъ. Воды и фуража—мало. Дровъ достаточно. Биваки—тѣсны: густой кустарникъ, овраги.

Маршрутъ

Бухта Чен-ю вай—д. Кіевъ,

Дорога въ общемъ не удобная, проходитъ частью по пашнямъ китайцевъ рѣки. Приходится переходить въ бродъ Судзухэ въ двухъ мѣстахъ, и ея протоку

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
5	д. Кіевъ (нѣсколько въ сторону отъ пути).	д. 38	Частью хорош. дома, частью хаты.	Дорога начинается не у самой бухты Чен-ю-вай, а верстахъ въ двухъ отъ нея къ сѣверу, направляясь правой стороной долины Судзухэ по двумъ увалamъ съ болотистыми низинами; за вторымъ увaломъ она переходитъ протоку рѣки въ бродъ, глубина коего до 4 футовъ, дно каменистое, затѣмъ идетъ по пашнямъ китайцевъ до ручья, версты на двѣ, ручей переходитъ также въ бродъ, который не глубокъ (2 фут.) За ручьемъ дорога то идетъ по болоту, то по старому руслу и такой характеръ носитъ до встрѣчи съ почтовымъ трактомъ, близъ коего переходитъ опять въ бродъ Судзухэ два раза. Броды 4 фута съ каменистымъ дномъ. Въ дождливое время всякое сообщеніе по этой дорогѣ прекращается.

*) Развѣдку производилъ Ген. Шт. Подполковникъ Яронъ.

№ 73*).

длиной 14 верстъ.

въ долинѣ рѣки Судзухэ, частью по засохшимъ старымъ русламъ этой одинъ разъ. Всѣ броды до 4-хъ футовъ, дно каменистое, теченіе быстрое.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Вся дорога плоха. Четыре брода, изъ коихъ три глубокихъ.	Отъ Кіева къ д. Звѣздочкѣ.	Позиція по бокамъ долины Судзухэ, но обходима.

Маршрутъ

Отъ дер. Кіевъ къ дер.

Дорога хотя колесная, но очень плохая, много

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	Д Кіевъ.	двор. 38	Частью хорошія избы, крытыя желѣзомъ и тесомъ, частью хаты.	Отъ д. Кіевъ дорога спускается въ болотистую долину ручья, впадающаго въ Судзухэ, грунтъ болотистый, далѣе дорога огибаетъ хребетъ и входитъ въ долину второго ручья, также болотистую, затѣмъ подымается по отлогому подъему на перевалъ, съ перевала спускается вновь въ болотистую долину; на перевалѣ дорога суха и удобна. Изъ долины путь опять взбирается на перевалъ по отлогому подъему и спускается въ третій разъ въ болотистую долину, причемъ спускъ здѣсь весь носитъ болотистый характеръ отъ множества ключей, стекающихъ съ горъ. Отсюда путь въ третій разъ подымается на перевалъ съ кумирней, этотъ перевалъ круче и больше всѣхъ, но разработанъ. Спустившись съ него по разработанному спуску съ мостиками черезъ попутные ручьи, дорога входитъ въ болотисто-лѣсистый участокъ долины Судзухэ, которымъ пройдя версты полторы выходитъ къ д. Звѣздочкѣ.
9	Д. Звѣздочка.	двор. 10	Хаты.	

*) Развѣдку производилъ Ген. Шт. Подполковникъ Яронъ.

№ 74*).

Звѣздочкѣ, длиной 9 верстъ.

болотистыхъ мѣстъ, весьма трудныхъ для движенія.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
По дорогѣ много болотъ и 4 перевала, изъ коихъ 1 разработанъ, потому что круче и больше другихъ. Дорога для движенія тяжелыхъ повозокъ не годна.	По долинѣ Судзухэ.	Бивакъ на бригаду у дер. Кіевъ и у дер. Звѣздочки. Позиціи на такой же отрядъ на всѣхъ перевалахъ—фронтомъ на югъ.

Маршрутъ

Устье Таухэ — д. Даниль

Дорога обыкновенная полевая, проходящая по заболоченной

1	2		3	4
Разстоянiе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.			
	НАЗВАНIЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенiя по сторонамъ.
6	Д. Данильченкова.	двор. 39	Частью хорош. дома, частью хаты.	Дорога полевая, шириной въ одну повозку. Проходитъ на всемъ протяженiи по болотистой долинѣ рѣчки, для движенiя тяжелыхъ повозокъ не удобна.

*) Развѣдку производилъ Ген. Шт. Подполковникъ Яронъ.

№ 75*).

ченкова, длиной 6 верстъ.

долинѣ безыменной рѣчки отъ моря до д. Данильченковой.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Вся дорога по болоту, очень не удобна для движенія.		Бивуковъ нѣтъ. Позиціи по сторонамъ долины.

Маршрутъ

Отъ дороги изъ бухты Валентины въ дер. Данильченкову до

Дорога проходитъ вдоль рѣки Таухэ мѣстами по китайскимъ пашнямъ, пути три брода, глубиной до

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.		Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.		
—				Отъ дороги, проходящей изъ дер. Данильченковой къ бухтѣ Валентина, описываемый путь проходитъ по пашнямъ китайцевъ мимо ихъ хуторовъ; въ верстѣ отъ начала дорога переходитъ въ бродъ черезъ р. Таухэ, бродъ 3 фута, дно каменистое, далѣе путь идетъ по размытому старому руслу по галькѣ и крупнымъ камнямъ. Такой характеръ дорога носитъ до самаго почтоваго тракта, т. е. пашни чередуются съ размытыми мѣстами. Передъ выходомъ на почтовый трактъ путь еще переходитъ въ бродъ р. Таухэ, этотъ бродъ до 2 футовъ глубиною, дно каменистое, камни крупные. По всему пути раскинуты хутора китайцевъ.

*) Развѣдку производилъ Ген. Шт. Подполковникъ Яронъ.

№ 76*).

почтова о тракта по долинѣ р. Таухэ, длиной 10 верстъ.

мѣстами по старому руслу рѣки. Для движенія дорога мало удобна. По 3 футовъ, дно каменистое.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Вся дорога неудобна для движенія артиллеріи и тяжелыхъ повозокъ.	Отъ дер. Данильченковой къ морю	Биваки на отрядъ не болѣе полка; позицій по долинѣ нѣтъ, по краямъ ея—вездѣ.

Маршрутъ

Отъ бухты Ванцинъ къ дер.

Дорога довольно удобная. По пути два брода,

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.		Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.		
7	Д. Милоградова.	двор. 48	Хорошіе дома	Отъ моря въ верстѣ бродъ черезъ р. Ванцинъ, бродъ до 3 футовъ, дно песчаное, далѣе дорога проходитъ вдоль пашенъ и луговъ Милоградовскихъ крестьянъ и корейцевъ. Въ верстѣ отъ деревни второй бродъ, глубиной въ 2 фута черезъ ручей. Весь путь для движенія тяжелыхъ повозокъ затрудненій не представляетъ.

*) Развѣдку производилъ Ген. Шт. Подполковникъ Яронъ.

№ 77*).

Милоградовой, длиной 7 верстъ.

не глубокихъ. По сторонамъ пашни и луга.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
Два брода, не представляющихъ трудностей.		Биваки на полкъ по долинѣ Ванцина, позиціи по бокамъ долины.

Маршрутъ

С. Сергѣевка, хут. Сучанскій, Корейская деревня,

До сѣверной границы Сучанскаго хутора путь пригоденъ для движенія только маленькіе отряды съ вьючнымъ обозомъ. При условіи разработки этихъ путей на

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	А.—Отъ с. Сергѣевки до сѣверной границы Сучанскаго хутора (12½ вер.). С. Сергѣевка.	д. 70, кол. 14	Избы въ срубъ.	1) Хорошая проселочная дорога. Ширина дороги 3—4 шага. 2) Грунтъ—лѣсъ; близъ рѣкъ каменистый. 3) Всюду ровно. 4) Проходитъ по распаханной долинѣ, 1½—1 вер. ширин. кромѣ участка съ ½ в. у южной границы Сучанскаго хутора, гдѣ рѣдкій лѣсъ, и участка въ 2 версты длиною, отъ корейской деревни до сѣверной границы хутора, гдѣ лѣсъ гуще, но мѣстами вырубленъ. За исключеніемъ лѣсныхъ участковъ можно свободно двигаться по сторонамъ дороги колоннами.

*) Развѣдку производилъ Ген. Шт. Капитанъ Стребницкій.

№ 78*).

долина р. Хонгоуза, длиной 24½ версты.

значительныхъ силъ и обозовъ. На дальнѣйшемъ участкѣ могутъ пройти путей по средней и лѣвой Маладзѣ, являются единственнымъ продолженіемъ Владивостокъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1) Въ самомъ селеніи незначительный ручеекъ, впадающій въ р. Маладзу слѣва и такой же при выѣздѣ изъ селенія. Дно твердое. 2) 3 версты—р. Маладза. Бродъ; длина брода 15 шаговъ, ширина 12 шаговъ, глубина 1½ фута, дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды—пологіе. 3) 1 вер.—рукавъ Маладзы; бродъ; длина—15 шаговъ; глубина 1 футъ; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 4) 1 верст.—незначительный рукавъ Маладзы; дно твердое—каменистое. 5) ½ версты—рукавъ Маладзы, бродъ; длина 8 шаговъ; ширина 15 шаговъ; глубина 1½ фута; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе.	Параллельныхъ путей нѣтъ.	Позицій нѣтъ. Кромѣ лѣсныхъ участковъ всюду на берегу Маладзы возможенъ бивакъ, но наиболѣе удобные: 1) Пройдя с. Сергѣевку—на дивизію пѣхоты, а послѣ сборовъ хлѣбовъ (Сентябрь) и конницы, такъ какъ въ это время въ селеніи у жителей избытокъ овса и сѣна. Вода (рѣка) и дрова (лѣсъ) близко. Въ самомъ селеніи можно поставить квартиро-бивакомъ до полка пѣхоты. Для лошадей имѣются крытыя помѣщенія (на 200 лош.). Позиціи въ близи нѣтъ.

1	2		3	4
				По сторонамъ лѣсныхъ участковъ дороги движеніе стѣсняется деревьями, на участкѣ же сѣвернѣе Корейской деревни возможно двигаться по одиночкѣ по сторонамъ дороги близъ самой дороги; въ глубинѣ лѣса масса свалившихся крупныхъ деревьевъ, иногда совершенно исключающихъ возможность движенія даже пѣшему.
$7^1/_2$	Хуторъ Сучанскій.	дв. 4, кол. 2	Избы въ срубъ.	Болотъ нѣтъ, за исключеніемъ небольшого участка у ручья съ мостикомъ, не доходя Сучанскаго хутора. Проходимо для всѣхъ родовъ оружія.
	Б.—Отъ сѣверной границы земель Сучанскаго хутора до конца (12 верстъ). Населенныхъ пунктовъ нѣтъ. Всего 24 версты.			1) Тропа, большей частью, едва замѣтная, а на послѣднихъ 2 верстахъ совершенно исчезающая, только изрѣдка старые затесы на деревьяхъ служатъ признакомъ, что здѣсь когда то проходила тропа. 2) Грунтъ—мягкій (перегной лѣса) и только близъ рѣчекъ каменистый. 3) На всемъ участкѣ вплоть до поворота на востокъ (на 9 верстѣ) крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ, въ концѣ же 9 версты, съ поворотомъ на востокъ, тропа сразу круто подымается на плоскій мысъ (крутизна — 20°, длина подъема 40 саж.), а затѣмъ не много болѣе версты

5	6	7
6) 1/4 версты — руковъ Маладзы; бродъ; длина—9 шаговъ; ширина 14—15 шаговъ; глубина—1 футъ; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе.		2) Западнѣе Сучанскаго хутора тоже на дивизію пѣхоты. Дрова и вода близко (рѣка), но фуражъ можно достать на хуторѣ и въ корейской деревнѣ не болѣе какъ на полкъ конницы и только послѣ сбора хлѣбовъ (Сентябрь).
7) 1/2 версты—незначительный овражекъ съ водой; глубина 1/2 фута, ширина 3 шага; дно твердое; съѣзды пологіе.		Въ хуторѣ Сучанскомъ и Корейской деревнѣ можно поставить квартиро-бивакомъ по ротѣ. Крытыя помѣщенія для лошадей (на 20 лошадей) имѣются лишь въ Сучанскомъ хуторѣ.
8) 1/2 версты—мостъ черезъ болотистый ручей, длина 3 арш., ширина 3 шаг.; крестьянской работы; полевое орудіе выдержитъ.		
9) 3 1/2 версты—мостъ черезъ канаву; длина 3 шаг.; ширина 3 шага; крестьянской работы; полевое орудіе пройдетъ.		
10) 1/2 версты—мостъ черезъ незначительную рѣчку слѣва длина 6 шаговъ; ширина 3 шага; крестьянской работы; полевое орудіе выдержитъ. И выше и ниже моста броды; дно каменистое; съѣзды крутые.		
1) 1 верста—р. Маладза Средняя (лѣвый притокъ Маладзы Правой). Бродъ, длина 9 шаговъ; глубина 1 1/2 фута; дно каменистое; теченіе быстрое, съѣзды пологіе.		
2) 2 1/2 вер.—ручей, впадающій въ главную Маладзу слѣва; размѣры незначительны; дно твердое—галька.		
3) 1/4 версты—р. Правая Маладза. Бродъ; длина 15 шаговъ; ширина 20 шаговъ; глубина 1 1/2 — 2 фута; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды крутые.		
4) 1/2 версты—р. Правая Маладза. Бродъ; длина 15 шаг, ширина 20—25		

1	2	3	4
			проходитъ почти по ровному мѣсту; затѣмъ небольшой спускъ на юго-востокъ къ ручью и вновь очень крутой подъемъ по ущелью (20 — 25°) на протяженіи 150—160 саж., далѣе съ новымъ поворотомъ на востокъ все время небольшой подъемъ въ гору. 4) Тропа проходитъ по очень густой тайгѣ. На первыхъ 2 верст. возможно движеніе по одиночкѣ и по сторонамъ тропы; пройдутъ и вьюки. Далѣе же почти каждые 50 — 60 шаговъ встрѣчаются завалы, черезъ которые даже по тропѣ съ трудомъ можно провести лошадь. Лѣсъ кругомъ сильно заваленъ свалившимися крупными деревьями. Съ исчезновеніемъ тропы (10-я верста), сначала еще даетъ возможность движенія и безъ тропы даже для вьючной лошади, а затѣмъ завалы настолько высоки, что едва доступны для пѣшаго; лошадь-же не пройдетъ.

5	6	7
шаг.; глубина 1—1½ фута; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды крутые. 5) 1½ версты—р. Правая Маладза. Бродъ; длина 14 шаг., ширина 10 шаг.; глубина 1—1½ фута; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды крутые. 6) 1¼ версты—р. Правая Маладза. Бродъ; длина 12 шаг,; ширина 14 шаг.; глубина 1½—2 фута; дно каменистое, теченіе быстрое; съѣзды крутые. 7) 1 верста — ручей; незначительныхъ размѣровъ; дно твердое; съѣзды пологіе.		

Маршрутъ

Корейская д. Сабачи, развалины фанзы Кандади, Кумирня (заброшенная),

Проходя почти сплошь по безлюдной тайгѣ и состоя почти на всемъ протя маленькихъ отрядовъ съ вьючнымъ обозомъ и, даже при условіи расчистки смыслѣ переброски значительныхъ силъ съ одного операціоннаго направленія въ которомъ возможна поддержка связи при помощи

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
—	А.—Отъ дер. Сабачи до рѣчки, впадающей въ р. Сучанъ справа ($5^{1}/_{2}$ вер.).			1) Ширина дороги почти на всемъ протяженіи даетъ возможность пройти двуколкѣ (2 — 3-хъ); только участокъ $1^{1}/_{2}$ версты, не доходя развалинъ фанзы Кандади — тропа, гдѣ возможно лишь движеніе по одиночкѣ; вьюки пройдутъ.
	1) Корейская деревня Сабачи.	двор. 14, кол. 6	Фанзы.	2) Грунтъ всюду мягкій (лесъ и перегной лѣса) и только на участкѣ, гдѣ дорога переходитъ въ тропу,—каменистый.
$3^{1}/_{2}$	2) Развалины фанзы Кандади.	—	Развалины фанзы.	3) Крупныхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ. 4) Дорога первую версту проходитъ по распаханной долинѣ р. Сучана, гдѣ можно свободно двигаться по сторонамъ ея, а затѣмъ идетъ долиною той же рѣки по густому лѣсу, гдѣ возможно двигаться по сторонамъ ея лишь по одиночкѣ. Берега долины (1 вер. ширин.) высокія крутыя горы, покрытыя густымъ лѣсомъ (тайга), гдѣ едва можно двигаться пѣшему по одиночкѣ.

*) Развѣдку производилъ Ген. Шт. Капитанъ Сребницкій.

№ 79*).

фанзы Звѣролововъ 1, 2 и 3, истоки р. Сучана, длиной 27½ верстъ.

женіи изъ заброшенной тропы, путь этотъ доступенъ лишь для движенія заваловъ, полагалъ бы, не можетъ служить для поддержанія связи въ на другое. Путь этотъ скорѣе можетъ имѣть значеніе какъ направленіе, телеграфа или, въ крайнемъ случаѣ, летучей почтой.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1) 3¼ вер. Ручей, впадающій въ р. Сучанъ справа. Незначительный по размѣрамъ. Дно твердое. Препятствій не представляетъ 2) 2½ версты. Рѣчка справа, ширина 3 аршина, глубина 1½—2 фута. дно твердое, каменистое. Съѣзды крутые.	Параллельныхъ путей нѣтъ.	Позицій нѣтъ. Густой лѣсъ даетъ устроить возможность небольшимъ отрядомъ (½ роты) рядъ засадъ. Наиболѣе удобные пункты у развалинъ фанзы и у устья Рѣчки фронтомъ на югъ. Бивакъ возможенъ лишь у д. Сабачи (на дивизію пѣхоты). Позиціи вблизи нѣтъ. Мѣсто ровное, сухое, пашня. Вода хорошая, протечная (р. Сучанъ), дрова близко (лѣсъ). Фуражъ (овесъ и чумизную солому) можно достать лишь не болѣе какъ на ½ эскадрона. Въ деревнѣ Сабичи можно поставить квартиро-бивакомъ не болѣе 3-хъ ротъ. Одновременно пользоваться крытымъ теплымъ помѣщеніемъ могутъ до 1—1½ ротъ. Для лошадей крытыхъ помѣщеній нѣтъ. Вода изъ колодцевъ и р. Сучана.

1	2		3	4
—	Б.—Отъ рѣчки справа до фанзы Звѣролова III (длина 20 верстъ).			1) Отъ Рѣчки справа до конца участка идетъ тропа, дающая возможность двигаться лишь по одиночкѣ и пѣшкомъ съ вьючнымъ обозомъ. Только въ верстѣ за кумирней, на небольшомъ участкѣ (до 1 вер.), прорублена просѣка, гдѣ пройдетъ двуколка.
11/6	1) Заброшенная кумирня.	дв. 1	Большая фанза.	2) Грунтъ мягкій (лесъ и перегной лѣса), не доходя 1 версты до кумирни, у ручья шаговъ 20—болотистый, а отъ фанзы 2—каменистый.
14/8	2) Фанза Звѣролова.	дв. 1	Фанза	3) Крутой подъемъ на 15 верстѣ участка. Крутизна 20°, длина 30 шаговъ.
20/16	3) Фанза Звѣролова II.	дв. 1	Фанза (зимовье).	4) Тропа всюду проходитъ долиною р. Сучана по густому лѣсу (тайга), заваленному свалившимися крупными деревьями, что очень затрудняетъ движеніе по сторонамъ тропы даже пѣшему. Характеръ береговъ долины (ширина $1^1/_2$ вер.) тотъ же, что и на предыдущемъ участкѣ.
25/20	4) Фанза Звѣролова III.	дв. 1	Фанза.	

5	6	7
1) 100 шаговъ — ручей, впадающій въ р. Сучанъ справа. Незначительныхъ размѣровъ. Дно твердое—галька. 2) 1 1/2 вер.—Ручей справа—ширина 2 аршина, глубина 1/2 — 1 футъ, дно твердое — каменистое. Для конныхъ нужно спуститься для переправы шаговъ 15 ниже тропы по теченію, гдѣ съѣздъ пологій. 3) 150 шаговъ—ручей справа. Незначительный. Дно твердое—галька. 4) 1 1/2 вер.—ручей справа—свойства тѣ же. 5) 1 вер.—ручей справа, свойства тѣ же. 6) 1/2 вер.—ручей справа. Размѣры незначительны, но берега и дно болотисты. Проходимъ для пѣшаго и коннаго. 7) 1/4 вер. —ручей справа. Незначительный. Дно твердое—галька. 8) 1 вер. — р. Кандагоу — справа: ширина 4 арш., глубина—1 1/2 фут., дно твердое. Съѣзды пологіе. 9) 20 шаговъ—ручей справа. Незначительныхъ размѣровъ. Дно твердое. Черезъ него мостъ, крестьянской работы. Длина и ширина 2 арш. Двуколку выдержитъ. 10) 20 шаг.—ручей справа. Размѣры незначительны. Дно твердое—галька. 11) 60 шаговъ—р. Сучанъ. Переправа черезъ два рукава. Нужно, войдя въ первый рукавъ, подняться къ сѣверу шаговъ 15 до конца острова, такъ какъ островъ заваленъ деревьями, и затѣмъ переѣздъ черезъ 2-й рукавъ. Ширина каждаго рукава 7 шаговъ; глубина 1 1/2 фута, дно каменистое. Теченіе быстрое. Съѣзды пологіе. 12) 1 вер.—ручей слѣва. Размѣры незначительны; дно твердое. 13) 1 1/2 вер.—р. Сучанъ—переправа у фанзы Звѣролова 1; бродъ; длина брода 8 шаговъ;—глубина 1 1/2 фут.; дно—каменистое. Съѣзды крутые. 14) 3/4 вер.—р. Сучанъ. Бродъ; длина брода 9 шаговъ; глубина 1 футъ; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды плохіе.		На всемъ остальномъ протяженіи дороги, вплоть до истоковъ р. Сучана, всюду хорошая вода (р. Сучанъ) и избытокъ дровъ. Фураж (овесъ, сѣно)—нѣтъ. Подножный кормъ (трава въ лѣтнее время) имѣется лишь у Кумирни и у фанзы Звѣролова I, и то не болѣе какъ на 10 лошадей. Кумирня можетъ укрыть до 1 взвода; каждая изъ фанзъ 4—5 человѣкъ. Въ фанзахъ I и III—очаги исправны; въ фанзѣ II—разрушенъ.

1	2		3	4
	В.—Отъ фанзы Звѣролова III до начала истоковъ Сучана ($1^{1}/_{2}$ версты). Всего 27 верстъ.			1) Едва замѣтная тропа. 2) Грунтъ—крупные камни, поросшіе мохомъ, ежесекундно прорывающимся подъ ногами. 3) Тропа все время очень круто поднимается въ гору; подъемъ съ камня на камень до 20—25° крутизны. 4) Тайга; кругомъ завалы. Пройдя $1^{1}/_{2}$ версты вдоль средняго истока р. Сучана, тропа совершенно пропадаетъ. Дальше сплошной непроходимый завалъ.

5	6	7
15) 1 1/2 вер.—ручей слѣва; размѣры незначительны; дно твердое. 16) 2 1/2 вер.—ручей слѣва; размѣры незначительны; дно твердое—галька. 17) 2 вер.—р. Сучанъ. Переправа сначала на правый берегъ и сейчасъ же на лѣвый. Длина бродовъ 5 арш.; глубина 1 футъ; дно каменистое; теченіе быстрое. Съѣзды крутые. 18) 1 вер.—ручей слѣва у фанзы II; размѣры незначительны; дно твердое—галька. 19) 1 вер.—р. Сучанъ. Переправа на правый берегъ и сейчасъ же на лѣвый. Длина брода—5 арш.; глубина 3/4 фута; дно каменистое; теченіе быстрое. Съѣзды—крутые. 20) 1 1/2 вер.—р. Сучанъ; бродъ; длина 4 арш., глубина 1/2 фута; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды—крутые. 21) 1 вер.—р. Сучанъ; переправа у фанзы III; бродъ; длина—3 арш.; глубина—1/2 фут., дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды крутые. Три послѣдовательныхъ переправы черезъ средній истокъ р. Сучана. Броды: длина 2 арш., глубина 1/2 фута; дно каменистое; съѣзды крутые. Завалы.		

Маршрутъ

Устье рѣки Средней Маладзы, верховья р. Хонгоузы, устье р. Хонгоузы, длиной

При условіи разработка участка отъ устья р. Средней Маладзы до фанзы заливъ Св. Ольги — Владивостокъ (черезъ Фроловку, Бровничи, Ново-Судзухэ съ ея притоками встрѣтитъ значительно меньше препятствій, чѣмъ р. Судзухэ и размывы пути). Кромѣ того путь этотъ минуетъ трудную

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	А.—Устье р. Средней Маладзы — фанза Звѣролова II. (10 верстъ).			1) Хорошо набитая тропа, всюду пройдетъ вьючная лошадь. 2) Грунтъ—мягкій (перегной лѣса) и только за фанзой Звѣролова № I-й, непосредственно за маленькимъ болотцемъ, на протяженіи 1/2 версты—каменистый. 3) Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ. 4) Тропа все время идетъ густымъ лѣсомъ (тайга); изрѣдка ее пересѣкаютъ свалившіяся крупныя деревья. Вблизи тропы возможно движеніе и пѣхотѣ и вьючному обозу по одиночкѣ; въ глубь лѣса—частые завалы. Небольшое проходимое болотце только близъ фанзы Звѣролова № I-й
7 3/4	Фанза Звѣролова № I й.	дв. 1	Неотапливаемая фанза (зимовье).	
10	Фанза Звѣролова № II.	дв. 1	Фанза.	

*) Развѣдку производилъ Ген. Шт. Капитанъ Сребницкій.

№ 80*).

Корейская деревня Цымцагоу, Вангу, Моозанъ, русская деревня Вангу, 54½ вер.

Звѣролова III, путь этотъ на 60 верстъ сократитъ операціонное направленіе Россійскую, Шкотово) и на р. Маладзѣ, ея притокахъ и верхнемъ теченіи на почтовой дорогѣ черезъ Владимиро-Александровское (сильные разливы переправу черезъ низовья р. Сучана у Владимиро-Александровскаго.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1) ½ вер.—незначительный ручей, впадающій въ рѣку слѣва; дно твердое,—галька. 2) 100 саж.—незначительный ручей слѣва; дно твердое—галька. 3) 1¼ версты—незначительный ручей слѣва; дно твердое—галька. 4) 1¼ вер. — незначительный ручей слѣва; свойства тѣ же. 5) 1 вер. — незначительный ручей слѣва; свойства тѣ же. 6) 50 саж. — незначительный ручей слѣва; свойства тѣ же. 7) ½ вер.—сухое каменистое русло слѣва; незначительныхъ размѣровъ. 8) 100 саж. — сухое русло ручья слѣва. 9) 100 саж.—незначительный ручей слѣва; дно твердое, каменистое. 10) ½ версты—незначительный ручей слѣва; дно твердое—галька. 11) 1 вер. — незначительный ручей слѣва; дно твердое—галька. 12) ½ вер.—незначительный ручей слѣва; свойства тѣ же.	Нѣтъ.	Позицій и удобныхъ мѣстъ для бивака значительныхъ силъ нѣтъ. Маленькіе отряды могутъ всюду расположиться у рѣчки; вода и дрова близко; фуража нѣтъ. Фанза № I не имѣетъ очага. Фанза за № II—съ канами; можетъ помѣститься 3—4 человѣка.

1	2		3	4
	Б.—Фанза Звѣролова № II — устье р. Хонгоузы. (20½ верстъ). Населенныхъ пунктовъ нѣтъ.			1) Тропа (начиная съ 6-й версты до 11 включительно обозначенной тропы нѣтъ), оріентироваться въ направленіи можно только по затесамъ и компасу: первую версту хорошо набита и даетъ возможность свободно двигаться одиночнымъ людямъ и вьючнымъ лошадямъ; дальше до одиннадцатой версты включительно съ трудомъ пройдутъ одиночные люди и лошади, кромѣ участка въ ½ версты на вершинѣ главнаго перевала (9 верстъ), гдѣ благодаря болѣе рѣдкому лѣсу, можно двигаться свободно между деревьями; затѣмъ до конца участка свободно пройдутъ и одиночные люди и лошади. 2) Грунтъ на 1-й верстѣ мягкій (перегной лѣса); далѣе до второй версты включительно — каменистый (крупный камень, поросшій мохомъ); затѣмъ до конца участка мягкій (перегной лѣса) кромѣ участковъ близъ рѣки и въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ сопки переходятъ въ скалы. 3) Крутые подъемы и спуски: 1) на 2-й верстѣ съ поворотомъ на востокъ крутой подъемъ, длина 40 саженъ, крутизна около 25°; 2) На 3-й верстѣ—подъемъ; длина 100 саж., крутизна около 20°. 3) На четвертой вер. подъемъ; длина—25 саженъ; крутизна около 15—20°; 4) На 9-й верстѣ (главный перевалъ)—спускъ; длина 1 вер, крутизна первыя ½ версты 40—45°, а дальше 15—20°, затѣмъ до конца участковъ

5	6	7
13) 100 саж.—р. Средняя Маладза; бродъ; длиною 6 шаговъ; глубина 1 футъ; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 14) 2 вер. — р. Средняя Маладза. Бродъ; длина 4 шага; глубина 1/2 фута; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 15) 1/2 вер.—двойная переправа черезъ незначительный ручей у фанзы II; дно твердое; ручей заваленъ деревьями, сильно затрудняющими переправу.		
1) Въ началѣ участка, близъ фанзы II, переправа черезъ маленькій ручей и одинъ изъ истоковъ р. Маладзы; размѣры незначительны; дно каменистое; съѣзды пологіе. 2) 3/4 вер.—русло высохшаго ручья; дно каменистое; съѣзды крутые. 3) 1/4 версты—русло высохшаго ручья; свойства тѣ же. 4) 4 вер. — незначительный ручей; дно каменистое; съѣзды пологіе. 5) 1/4 версты—тотъ же ручей; свойства тѣ же. 6) 1/2 вер.—истокъ р. Маладзы; размѣры назначительны; съѣзды крутые. 7) 1/2 версты—лѣвый притокъ выше упомянутаго (п. 6) истока: размѣры незначительны; съѣзды пологіе. 8) 1 вер.—незначительный заваленный деревьями истокъ р. Хонгоузы, дно твердое, каменистое; съѣзды крутые; 9) 3/4 вер.—второй истокъ р. Хонгоузы; свойства тѣ же. 10) 3/4 вер. — р. Хонгоуза. Бродъ; длина 3 арш.; глубина 1/4—1/2 фута; дно каменистое; съѣзды крутые. Начиная съ конца 9 версты и до 11-й включительно масса заваловъ, сильно стѣсняющихъ движеніе даже пѣшаго; для лошадей приходится изыскивать проходы, направленіе которыхъ, въ зависимости отъ продолжающихъ падать деревьевъ, а также дѣйствія сточныхъ водъ, нагромождающихъ въ кучу эти деревья, крайне непостоянно.	Параллельныхъ путей нѣтъ.	Въ концѣ главнаго перевала (9-я верста), гдѣ тропа сначала на протяженіи 1/2 вер. идетъ по вершинѣ вдоль обрыва до 1/2 версты глубиною, а затѣмъ спускается круто по хребту, даже незначительныя силы (1—2 роты) могутъ парализовать всякую попытку взобраться на верхъ (фронтъ на востокъ и юго-востокъ); размѣстить же можно на вершинѣ до полка пѣхоты съ горной батареей. Ниже за завалами можно устроить рядъ небольшихъ засадъ. Удобныхъ мѣстъ для бивуаковъ нѣтъ. Дровъ и воды избытокъ; фуража нѣтъ.

1	2		3	4
				крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ; легкій спускъ вдоль рѣки. 4) Тропа все время идетъ по густому лѣсу (тайга), въ особенности густой лѣсъ въ концѣ 9-й версты, на 10 и 11 верстахъ; въ началѣ девятой версты, на вершинѣ главнаго перевала—лѣсъ рѣже. Движеніе по сторонамъ тропы до 11 версты включительно почти невозможно; дальше же возможно по сторонамъ тропы лишь движеніе одиночныхъ людей. Болотъ, за исключеніемъ небольшого, проходимаго участка (саж. 100 длины) на 14-й верстѣ—нѣтъ.

5	6	7
11) 1/2 вер. — р. Хонгоуза. Бродъ; длина 4 шага; глубина 1/2—1 футъ; дно каменистое; съѣзды крутые. 12) 1/2 вер.—незначительный ручей слѣва; дно твердое, каменистое. 13) 1 1/2 вер. — двойная переправа черезъ р. Хонгоузу. Бродъ; длина 5 шаговъ; глубина 1 футъ; дно каменистое; съѣзды крутые. 14) 50 саж.—незначительный ручей слѣва; дно твердое. 15) 50 саж. — природный мостикъ (свалившееся дерево) черезъ незначительный ручей; длина и ширина 2 шага; лошадь выдержитъ. 16) 1/2 вер.—болотистая, проходимая полоса саженъ 100 длины и незначительный болотистый ручей. Пройдетъ и легкое орудіе. 17) 3/4 версты—незначительный ручей слѣва. Дно твердое. 18) 3/4 версты—р. Хонгоуза. Бродъ—длина 6 шаговъ, глубина 1 футъ; дно твердое, каменистое; теченіе быстрое; съѣзды крутые. 19) 1/2 вер. — р. Хонгоуза. Бродъ черезъ два рукава; свойства тѣ же. 20) 3/4 вер. — р. Хонгоуза. Бродъ; длина 8 шаговъ; глубина 1—1 1/2 фута; дно каменистое (по рѣкѣ крупные камни); теченіе быстрое; съѣзды крутые. 21) 50 саж.—незначительный ручей справа; дно твердое. 22) 150 саж.—незначительный ручей справа; дно твердое. 23) 150 саж.—незначительный ручей справа; дно твердое. 24) 100 саж.—незначительный ручей справа; дно твердое. 25) 200 саж. — р. Хонгоуза; Бродъ; длина 9 аршинъ; глубина 1—1 1/2 фута; дно твердое (крупные камни); теченіе быстрое; съѣзды крутые. 26) 300 саж.—незначительный ручей слѣва; дно твердое. 27) 150 саж.—незначительный ручей слѣва; дно твердое. 28) 150 саж.—незначительный ручей слѣва; дно твердое.		

1	2		3	4
	В.— Отъ устья р. Хонгоузы до фанзы Звѣролова III. ($8^{1/4}$ верстъ).			1) Хорошо набитая тропа, первыя двѣ версты проходитъ по просѣкѣ, гдѣ пройдетъ даже двуколка, дальше—свободно пройдетъ пѣшій и вьючная лошадь. 2) Грунтъ мягкій (перегной лѣса). 3) Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ.
$\frac{8^{1/2}}{30^{1/2}}$	Фанза Звѣролова № III.	дв. 1	Фанза нежилая.	4) Тропа проходитъ долиною р. Судзухэ, покрытой лѣсомъ, на участкѣ, гдѣ просѣка, слегка вырубленнымъ, а дальше очень густымъ (тайга). По сторонамъ тропы возможно лишь движеніе одиночныхъ людей, вьючная лошадь пройдетъ съ трудомъ. Болотъ нѣтъ.
	Г.—Отъ фанзы Звѣролова III до русской деревни Вангу. ($24^{1/2}$ версты.)			1) Тропа переходитъ въ (лѣсную до р. Цанфозогоузы) дорогу, шириною до р. Пейчи 2—3 аршина, а далѣе до конца участка 3—4—5 шаговъ. Всюду пройдетъ полевое орудіе. 2) Грунтъ мягкій; до р. Цанфозогоузы—перегной лѣса, а дальше до конца участка лесъ; близъ рѣкъ каменистый. 3) Крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ.

5	6	7
29) 100 саж. — р. Хонгоуза. Бродъ; длина 9 аршинъ; глубина 1—1 1/2 фута; дно каменистое (крупный камень), теченіе быстрое; съѣзды крутые. 30) 20 саж. — р. Хонгоуза. Бродъ; длина 12 арш.; глубина 1 1/2—2 фута; дно твердое (галька); теченіе быстрое; съѣзды крутые. 31) 150 саж. — р. Хонгоуза. Бродъ; длина 14 арш.; глубина 1 1/2—2 фута; дно твердое, каменистое; теченіе быстрое; съѣзды крутые. 32) 1/2 версты — р. Хонгоуза. Бродъ; длина 15 арш., глубина 1 1/2 — 2 фута; дно твердое, каменистое; теченіе быстрое; съѣзды крутые. 33) 50 саж. — р. Хонгоуза. Двойная переправа (съ лѣваго берега на правый и сейчасъ же обратно). Броды; длина 15—16 арш.; глубина 1—2 фута; дно твердое, каменистое; теченіе быстрое; съѣзды крутые.		
1) 5 верстъ—р. Безыменная I; лѣвый притокъ р. Судзухэ. Бродъ—длина 4 арш., глубина 1/2—1 фут.; дно твердое—каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 2) 100 саж.—ручей слѣва; незначительныхъ размѣровъ; дно твердое. 3) 150 саж.—ручей слѣва; незначительныхъ размѣровъ; дно твердое. 4) 1 вер.—ручей слѣва; незначительныхъ размѣровъ; дно твердое. 5) 1 1/4 вер.—р. Янгоуза. Бродъ; длина 8 арш.; глубина 1 фут.; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 6) 50 саж.—незначительный ручей слѣва; дно твердое. 7) 75 саж.—незначительный ручей слѣва; дно твердое.	Параллельныхъ путей нѣтъ.	Позицій и удобныхъ мѣстъ для бивака нѣтъ. Воды и дровъ избытокъ. Фуража нѣтъ. Фанза Звѣролова можетъ укрыть до 30 человѣкъ.
1) 3/4 вер.—незначительный ручей слѣва; дно твердое. 2) 150 саж.—русло высохшаго ручья; ширина 4 арш., глубуна 2 фута; дно каменистое; съѣзды крутые. 3) 3/4 вер.— р. Пейча; лѣвый притокъ рѣки Судзухэ. Бродъ; длина 6 аршинъ; глубина 1—1 1/2 фут., дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе.	Параллельныхъ путей нѣтъ.	По пути позиціи только на отряды до 2—3 баталіон., фронтомъ на югъ. 1) 1 1/2 вер. южнѣе р. Цанфозогоуза на лѣвомъ берегу долины р. Судзухэ, у выхода на эту долину р. Безыменной II. 2) На лѣвомъ берегу долины р. Судзухэ у выхода въ нее р. Чингоу и

1	2		3	4
$6^{1}/_{2}$ $45^{1}/_{4}$	Кор. дер. Цымцягоу.	дв. 4, кол. 2	Фанзы.	4) Дорога все время проходитъ долиною р. Судзухэ, поросшей до р. Цанфозогоузы густымъ изрѣдка вырубленнымъ (близъ фанзы III и на четвертой верстѣ) лѣсомъ, а затѣмъ тою-же долиной, гдѣ лѣсъ почти всюду вырубленъ и долина распахана; небольшіе перелѣски встрѣчаются въ одной верстѣ сѣвернѣе и южнѣе Корейской деревни Вангу и въ $^{1}/_{2}$ верстѣ сѣвернѣе русской деревни Вангу.
$^{3}/_{4}$ 46	6 отдѣльныхъ, на протяженіи $1^{1}/_{2}$ версты, фанза Вангоу.	дв. 6	Фанза.	
$2^{1}/_{4}$ $48^{1}/_{4}$	Кор. дер. Вангоу.	д. 13, кол. 3	Фанзы.	До р. Цанфозогоузы по сторонамъ дороги можно двигаться только по одиночкѣ, а далѣе всюду (кромѣ перелѣсковъ) даже походными колонами.
$2^{1}/_{2}$ $50^{1}/_{2}$	Кор. фанзы.	дв. 1	Фанза.	
1 $51^{3}/_{4}$	Кор. дер. Моозанъ.	дв. 9, кол. 2	Фанзы.	Незначительныя проходимыя для пѣхоты и конницы, а въ сухое время и для артиллеріи болота: 1) На четвертой верстѣ отъ фанзы III; длина $^{3}/_{4}$ вер., ширина $^{1}/_{2}$ версты.
$1^{1}/_{4}$ 53	Кор. фанзы.	дв. 3	Фанзы.	2) На 6-й верстѣ; длина около версты, ширина до $^{3}/_{4}$ версты; свойства тѣ же; здѣсь же вырубленъ лѣсъ.
$^{1}/_{2}$ $53^{1}/_{2}$	Кор. фанзы.	дв. 2	Фанзы.	3) На 9-й верстѣ; длина 1 верста; ширина $^{1}/_{2}$—$^{3}/_{4}$ версты; свойства тѣ же.
1 $54^{1}/_{2}$	Русская дер. Вангу. (новозаселенная)	дв. 38	Изъ нихъ 18 избъ въ срубъ остальные курени.	
	Всего $54^{1}/_{2}$ версты.			

5	6	7
4) 3/4 вер.—незначительный ручей слѣва; дно твердое. 5) 50 саж.—незначительный ручей слѣва; дно слегка болотистое; проходимъ для всѣхъ родовъ оружія. 6) 100 саж.—болото; длина 3/4 версты; ширина 1/2 версты; проходимо для пѣхоты и конницы, а въ сухое время и для артиллеріи. 7) 1 1/2 вер.—р. Цанфозогоуза; лѣвый притокъ р. Судзухэ. Бродъ; длина 9 арш; глубина 1—1 1/2 фута; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 8) 20 саж.—болото; длина 1 верста; ширина 3/4 вер., свойства вышеупомянутаго. 9) 2 вер.—р. Безыменная II; лѣвый притокъ р. Судзухэ. Бродъ, длина 7 арш.; глубина 1/2—1 фут.; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 10) 50 саж.—незначительный ручей слѣва, дно твердое. 11) 1 вер.—болото; длина около 1 вер.; ширина 1/2—3/4 версты, свойства вышеупомянутаго. 12) 1 1/2 вер.—р. Судзухэ. Бродъ, длина 23 шага; ширина 12 шаг.; глубина 1 1/2—2 фут.; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 13) 75 саж.—р. Судзухэ. Бродъ; длина 15 саж.; шир. 12 саж; глуб. 1 1/2—2 фута; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 14) 3 1/4 вер.—р. Чингоу. Лѣвый притокъ р. Судзухэ. Бродъ; длина 12 арш; глубина 1—1 1/2 фут.; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 15) 1 1/2 вер.—мостъ черезъ незначительный ручей слѣва; длина 4 арш., ширина 3 арш., крестьян. работы; пѣхоту и конницу выдержитъ; артиллерія можетъ пройти въ бродъ; съѣзды крутые. 16) 1 1/4 вер.—р. Безыменная III. Лѣвый притокъ р. Судзухэ. Бродъ; длина 11 арш., глубина 1—1 1/2 фут., дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе.		3) На лѣвомъ берегу той же долины у выхода въ нее р. Безыменной III. Болѣе удобные подступы ко всѣмъ имъ—на лѣвый флангъ по сопкамъ съ рѣдкимъ лѣсомъ. Наиболѣе удобныя мѣста для бивуковъ 1) У кор. дер. Вангу—на дивизію пѣхоты и 2) У кор. д. Моозанъ. Вода и дрова близко (колодцы, рѣка, лѣсъ). Фуражъ (овесъ, чумизу) можно достать только осенью и не болѣе какъ на 2 эскадрона. Лѣтомъ на болотистыхъ участкахъ трава. Въ русской деревнѣ Вангу нельзя достать ничего, такъ какъ жители еще (новоселы) не обжились. Каждая изъ фанзъ и избъ можетъ помѣстить 4—5 человѣкъ. Крытыхъ помѣщеній для лошадей нѣтъ.

Маршрутъ

Второй переѣздъ черезъ р. Судзухэ, южнѣе станціи Глинкинской на почтовой Звѣролова 2, развал. фанзы 1, развал. фанзы 2,

Подобно пути по Средней Маладзѣ,—тоже сокращаетъ, въ связи съ поч дорогой черезъ Фроловку—Бровничи—Шкотово, операціонное направленіе— разработанъ. Кромѣ того, прежде чѣмъ попасть на него, приходится отъ причемъ два раза (южнѣе ст. Глинкинской) безъ мостовъ. Послѣдніе пе глубинѣ и быстротѣ теченія рѣки, крайне затруднительны, а иногда даже лины фанзы № 2)—въ періодъ дождей совершенно непроходимъ, такъ какъ по которой мчатся унесенныя водой деревья. Въ томъ видѣ, въ какомъ отрядовъ съ

1	2		3	4
Разстояніе отъ начальнаго пункта въ верстахъ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ. НАЗВАНІЕ.	Число дворовъ и колодцевъ.	Характеръ построекъ.	Качество дороги и мѣстность по сторонамъ ея: 1) Ширина. 2) Грунтъ. 3) Крутые спуски и подъемы и степень ихъ крутизны, требуется-ли тормозъ. 4) Лѣса, болота и возможность движенія по сторонамъ.
	А. Отъ второго переѣзда черезъ р. Судзухэ южнѣе ст. Глинкинской на почтовой дорогѣ изъ Ольги въ Владимиро-Александровское до фанзы Звѣролова № I. (15¼ верстъ).			Первыя одиннадцать верстъ тропы совершенно не существуетъ. Лишь изрѣдка на нѣкоторыхъ деревьяхъ встрѣчаются натесы, указывающіе, что здѣсь когда то проходила тропа. Дальше до фанзы Звѣролова № 1 идетъ довольно ясная тропа. Въ началѣ, первыя три версты приходится слегка подыматься по мѣстности почти безлѣсной (рѣдкій березнякъ); двигаться можно свободно широкимъ фронтомъ. И конница и артиллерія пройдутъ даже въ колоннахъ. Грунтъ здѣсь мягкій—перегной лѣса.
15¼	Фанза Звѣролова № 1.	дв. 1	Фанза.	Слѣдующія 3½ версты черезъ очень густой кустарникъ и горѣлый лѣсъ, гдѣ можно съ трудомъ пройти только по одиночкѣ. Грунтъ каменистый; частые крутые спуски и подъемы (до 10—15°). Затѣмъ на протяженіи двухъ верстъ приходится подыматься по очень крутымъ каменистымъ сопкамъ; лѣса почти

*) Развѣдку производилъ Ген. Шт. Капитанъ Сребницкій.

№ 81*).

дорогѣ изъ Ольги въ Владимиро-Александровское, фанза Звѣролова 1, фанза Н. Хуторъ, хут. Сучанскій, длиной 40 1/2 верстъ.

товой дорогой изъ Ольги въ Владимиро-Александровское и проселочной Ольга—Владивостокъ—на 50 верстъ, но значительно тяжелѣе и почти не поворота на Среднюю Маладзу трижды переправляться черезъ р. Судзухэ, реправы въ періодъ дождей (май и особенно августъ), благодаря ширинѣ, невозможны. Наконецъ, гдѣ тропа проходитъ черезъ завалы (пройдя развздѣсь въ это время, благодаря узости долины, образуется сплошная рѣка, существуетъ нынѣ, едва доступенъ для движенія лишь маленькихъ вьючнымъ обозомъ.

5	6	7
Препятствія, пересѣкающія дорогу и переправы: 1) Рѣчки съ подробнымъ описаніемъ переправъ черезъ нихъ. 2) Болотистыя полосы съ указаніемъ проходимости ихъ. 3) Овраги и прочія препятствія.	Параллельныя дороги въ 3-хъ верстной полосѣ: общая характеристика.	Позиціи и услов. распол. на ночлегъ: 1) Куда фронтомъ. 2) На какой отрядъ опорн. пункты. 3) Подступы. 4) Условія расположенія на бивакѣ и квартиро-бивакѣ. 5) На какія силы. 6) Вода? Дрова? Фуражъ?
1) 11 верстъ—истокъ р. Лѣвой Маладзы. Незначительныхъ размѣровъ; теченіе быстрое; съѣзды крутые; самый стокъ и берега завалены крупными деревьями. 2) 1/2 версты—тотъ же истокъ Маладзы; свойства тѣ же. 3) На протяженіи 1-й версты 9 переѣздовъ черезъ тотъ же истокъ; свойства тѣ же. 4) 1/2 вер.—тотъ же истокъ, свойства тѣ же, но завалы меньше. 5) 1/4 версты—тотъ же истокъ; свойства тѣ же. 6) 50 саж.—тотъ же истокъ; свойства тѣ же. 7) 1 верстный—ручей справа; незначительныхъ размѣровъ; дно каменистое; съѣзды пологіе.	Параллельныхъ путей нѣтъ.	На вершинѣ перевала въ связи съ вершинами Танисуанъ и Хоалаза—позиція на корпусъ. Фронтъ на юго-востокъ. Фланговая относительно операціонаго направленія изъ Ольги въ Владивостокъ черезъ Владимиро-Александровское. Можетъ имѣть значеніе лишь при условіи занятія пути по Средней Маладзѣ, обходящаго ее съ сѣвера, и разработкѣ путей съ позиціи въ долину Лѣвой Маладзы и далѣе по этой рѣкѣ. Удобныхъ мѣстъ для бивуковъ нѣтъ.

1	2		3	4
				нѣтъ, голый, сплошной, крупный камень; вершины сопокъ — голые утесы. Для вьючныхъ лошадей едва проходимъ. Далѣе $1^{1/4}$ по безлѣсной, каменистой, покрытой травой вершинѣ; крутыхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ; можно двигаться широкимъ фронтомъ. Затѣмъ $1^{1/4}$ густымъ лѣсомъ, по одиночкѣ; 1 верста почти ровно (вершина перевала), $^{1/4}$ версты крутой (30°) спускъ въ долину истоковъ р. Лѣвой Маладзы. Спускъ идетъ по крутымъ, поросшимъ мохомъ камнямъ. Дальше до фанзы Звѣролова I идетъ тропа, гдѣ можно двигаться по одиночкѣ. Встрѣчаются завалы. Грунтъ каменистый. Крутой спускъ только на первой полуверстѣ.
	Б. Отъ фанзы Звѣролова I до развалинъ фанзы I. (15 верстъ).			1) Ясно обозначенная тропа; двигаться можно по одиночкѣ; вьючная лошадь пройдетъ свободно. 2) Грунтъ мягкій (перегной лѣса); близъ рѣкъ каменистый. 3) Крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ. 4) Тропа все время проходитъ лѣсною долиною р. Лѣвой Маладзы. Лѣсъ густой (тайга); сильно заваленъ деревьями, затрудняющими движеніе по сторонамъ тропы. Версты за $1^{1/2}$ до разрушенной фанзы 1—лѣсъ нѣсколько рѣже; здѣсь же, на протяженіи $^{1/2}$ версты—просѣка, шириною до 6 шаговъ. Болотъ нѣтъ.

5	6	7
1) 1/4 версты—незначительный ручей справа; дно каменистое; съѣзды пологіе. 2) 1/2 версты—незначительный ручей справа; свойства тѣ же. 3) 300 саж.—незначительный ручей справа; свойства тѣ же. 4) 75 саж.—незначительный ручей справа; свойства тѣ же. 5) 425 саж.—р. Безыменная I; правый притокъ Лѣвой Маладзы. Бродъ; длина 4 арш.; глубина 1/2 фута; дно каменистое; теченіе быстрое. 6) 125 саж. — р. Лѣвая Маладза. Бродъ; длина 9 арш.; глубина 1/2—1 фут.; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды крутые. 7) 50 саж.—двойная переправа черезъ Лѣвую Маладзу и устье праваго ея притока р. Безыменной II. Броды; черезъ первую—длина 10 арш.; глубина 1—1 1/2 фута, дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе, черезъ вторую—длина 5 арш.; глубина 1/2 фут.; остальныя свойства тѣ же. 8) 3/4 версты—незначительный ручей справа, дно твердое; съѣзды пологіе. 9) 1/2 вер. — незначительный ручей справа; свойства тѣ же. 10) 1 1/2 вер. — р. Безыменная III; правый притокъ Л. Маладзы. Бродъ;	Параллельныхъ путей нѣтъ.	Позицій и удобныхъ мѣстъ для бивуковъ нѣтъ.

1	2		3	4
8/2 / 3 1/4	Фанза Звѣролова № 2.	дв. 1	Фанза.	
6 3/4 / 30	Развалины фанзы № 1.			

5	6	7
длина 6 арш., глубина $^1/_2$—1 фут.; дно каменистое; теченіе быстрое, съѣзды крутые. 11) $^3/_4$ вер.—незначительный ручей справа; дно твердое; съѣзды пологіе. 12) $^1/_4$ вер. — р. Лѣвая Маладза. Бродъ; длина 12 арш.; глубина 1—$1^1/_2$ фута; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 13) $^1/_2$ вер.—р. Лѣв. Маладза. Бродъ; длина 15 арш.; глубина 1 — $1^1/_2$ фут.; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 14) 1 вер.—незначительный ручей справа; дно твердое; съѣзды пологіе. 15) 1 вер. 300 саж.—незначительный ручей справа; дно твердое; съѣзды пологіе. 16) 50 саж.—правый рукавъ Лѣвой Маладзы. Бродъ; длина 10 арш.; глубина 1 фут.; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 17) 300 саж.—лѣвый рукавъ Лѣвой Маладзы. Бродъ; длина 11 арш.; глубина 1 фут.; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 18) 100 саж.—ручей слѣва; притокъ Лѣвой Маладзы. Бродъ; длина 3 арш.; глубина $^1/_2$ фут.; дно твердое; съѣзды пологіе. 19) 1 вер. — ручей слѣва; незначительныхъ размѣровъ; дно твердое; съѣзды пологіе. 20) 300 саж.—Лѣв. Маладза. Бродъ; длина 14 арш.; глубина $1^1/_2$ фут.; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 21) $^1/_2$ вер. — разрушенный мостъ черезъ русло высохшаго ручья; крестьянской работы; длина 5 аршинъ; ширина 3 аршина; артиллеріи не выдержитъ. Возможно движеніе по сторонамъ. 22) 1 верста — болотистый ручей; размѣры незначительны. Въ сухое время года пройдетъ и артиллерія. 23) $^1/_2$ версты—тотъ же ручей; свойства тѣ же.		

1	2	3	4
	В. Отъ развалинъ фанзы № I до Сучанскаго хутора (10 1/2 верстъ).		1) Всюду хорошая проселочная дорога до 3—4 арш. ширины (до выѣзда изъ лѣса въ концѣ 6 версты—вѣрнѣе лѣсная), кромѣ участка около 1 1/2 верстъ на четвертой и пятой верстахъ, гдѣ она обращается въ тропу, сильно заваленную крупными деревьями; на этомъ участкѣ возможно лишь движеніе по одиночкѣ; вьючная лошадь пройдетъ. 2) Грунтъ въ лѣсу мягкій (перегной лѣса), кромѣ участка по тропѣ, гдѣ каменистый; по выѣздѣ изъ лѣса (конецъ 6 версты)—лесъ. 3) Крупныхъ спусковъ и подъемовъ нѣтъ. 4) Первыя 6 верстъ дорога идетъ по рѣдкому лѣсу, кромѣ участка по тропѣ, гдѣ лѣсъ очень густой, а затѣмъ по распаханной долинѣ р. Лѣвой Маладзы. Болотъ, кромѣ небольшого участка у ручья близъ Новаго Хутора, нѣтъ

5	6	7
1) 50 саж.—незначительный ручей справа; дно твердое; съѣзды пологіе. 2) 1/2 версты — р. Лѣвая Маладза. Бродъ; длина 16 арш.; глубина 1—1 1/2 фут.; дно каменистое; теченіе быстрое, съѣзды пологіе. 3) 3 1/2 версты — р. Лѣвая Маладза Бродъ; длина 16 арш.; глубина 1 1/2—2 фута; дно каменистое теченіе быстрое; съѣзды крутые. 4) 50 саж. — незначительный ручей справа; дно твердое. 5) 1 верста—мостъ черезъ тотъ же ручей справа, длина 4 арш.; ширина 3 арш.; крестьянской работы; артиллеріи не выдержитъ. 6) 1/2 версты — двойная переправа черезъ Безыменную рѣку IV, правый притокъ р. Лѣвой Маладзы и ея притокъ—ручей. Бродъ; длина 6 арш.; глубина 1 футъ; дно каменистое; теченіе быстрое; съѣзды пологіе. 7) 1/2 версты—незначительный ручей справа; дно твердое. 8) 50 саж.—незначительный ручей справа; дно твердое. 9) 1/2 версты — болотистый ручей справа; въ сухое время пройдетъ и артиллерія.	Параллельныхъ путей нѣтъ.	Позицій нѣтъ. Наиболѣе удобныя мѣста для бивакovъ: 1) у Новаго Хутора. У перваго можно поставить до бригады пѣхоты. Вода близко (рѣка); дрова тоже (лѣсъ). Фуражъ можно достать (овесъ, сѣно) только въ осеннее время года на бригаду конницы. Позиціи вблизи нѣтъ. Въ каждой изъ избъ хутора можно помѣстить 5—6 человѣкъ. Крытыя помѣщенія для лошадей имѣются не болѣе какъ на 40 лошадей.

IV.

Сѣверная Корея.

Маршрутъ № 1*).

Отъ Красносельской заставы до д. Уле-шенг-цзянъ-куонъ, длиной около 44½ версты.

Путь сплошь колесный, за исключеніемъ участка отъ переправы черезъ р. Тумень-ула (Туманганъ). Первыя двѣ версты дорога идетъ поперекъ ряда дюнъ, сопровождающихъ рѣку, затѣмъ по подошвѣ большой горки, пересѣкаетъ верховья болотистыхъ ручьевъ и переходитъ на очень слабо выраженный водораздѣлъ между притоками озера Сабони и р. Тумень-ула (Тумангана). Далѣе дорога поднимается на перевалъ Монгъ-сей (16-я верста) и вступаетъ въ прибрежную полосу, гдѣ до конца маршрута идетъ по самому берегу (на 19, 28 и 43 верстахъ), переваливая черезъ гребни между ними. Главное затрудненіе представляетъ, кромѣ переходовъ черезъ рѣчки и ручьи, участокъ отъ 6-й до 11 версты. гдѣ повозка пройдетъ съ трудомъ; но здѣсь имѣются два обходныхъ пути: отъ Он-сенгъ на Кор-огуи и оттуда же черезъ Саль-бои.

Бивачныя и квартирныя мѣста находятся у бухтъ и обезпечены въ достаточной мѣрѣ какъ водой, такъ и топливомъ и фуражемъ (подножнымъ); но продовольствія можетъ не оказаться.

Мѣстность по сторонамъ дороги до перевала Монгъ-сей крайне сложна по своей топографіи и изобилуетъ болотами; далѣе путь пролегаетъ по берегу моря и почти вездѣ подъ выстрѣлами съ него. Хотя всюду можно воспользоваться всѣми тремя родами оружія, но на послѣднемъ участкѣ лучшимъ будетъ конница (въ пѣшемъ строю) и конная артиллерія.

Каждый изъ переваловъ представляетъ хорошую позицію поперекъ передового пути, а бухта Онгыи (28 вер.) способствуя высадкѣ, представляетъ рядъ удобныхъ позицій для высадившихся головныхъ частей. Важнѣйшій пунктъ маршрута—д. Онгыи: это узелъ путей къ р. Тумень-ула (Тумангана), прижатыхъ къ морю тянущеюся къ юго-западу отъ Онгыи до г. Пуго, непроходимою частью берегового хребта. Къ Онгыи по двумъ долинамъ подходятъ дороги отъ г.г. Кенг-шена и Херіянга.

По значенію своему дорога до д. Онгыи (28-я вер.) составляетъ часть сѣти путей въ устьѣ Тумень-ула (Тумангана), вся же она является участкомъ приморскаго пути изъ нашихъ предѣловъ къ Корейскому полуострову.

---

*) Сѣверная Корея. Труды осенней экспедиціи 1898 г., ред. Подполковн. Барона Корфъ.

Маршрутъ

Отъ г. Кыгенъ-фу (Кенъ-хына)

№№ переходовъ.	Число фанзъ.		НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ.		Свойства пути.
	Въ 3-хъ верстномъ раіонѣ.	Въ пунктѣ.		Отъ Кегенфу.	Отъ ночлега до ночлега.	
I			Гор. Кыген-фу (Кен-хынъ) на правомъ возвышенномъ берегу рѣки Тумень-ула. Дер. ср. Даури. Дер. Финамогури.	 $11\frac{3}{4}$	 $6\frac{1}{4}$ $11\frac{3}{4}$	Дорога допускаетъ колесное движеніе, наиболѣе трудный участокъ у пер. Цосульенгъ, гдѣ она проходитъ по карнизамъ надъ крутыми оврагами.
II			Дер. Онгыи—Канчинъ расположена въ широкой долинѣ, выходящей къ западной бухтѣ залива Гашкевича. Отъ дер. Онгыи отходятъ пути: 1) черезъ Намчендонгъ къ гор. Хайенгу. 2) къ Красносельской переправѣ (27 верстъ).	23	$11\frac{3}{4}$	

№ 2.

до порта Гензана.

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
По скату лощинъ ростетъ дубовый кустарникъ.	р. Даури-Хамури.	За городомъ Кыген-фу дорога пересѣкаетъ перевалъ „Текоге“. Черезъ 3/4 версты перевалъ У-коге. На 7-й верстѣ 3-й перевалъ (безъ названія), на самомъ перевалѣ дорога проходитъ въ выемкѣ. Грунтъ глинисто-каменистый.			На 23 верстномъ протяженіи отъ г. Кыген-фу до д. Онгыи капитаномъ Лубенцевымъ насчитано было 147 фанзъ. Въ лощинахъ по пути—чумизовая, овсяныя и бобовыя пашни.
По южнымъ скатамъ долинъ, гдѣ расположены д. д. Онгыи и Кванде-дыги-много дровяного лѣса.	Ручей Канняигори.	За д. Финамогури незначительный, но довольно крутой перевалъ; на самомъ перевалѣ грунтъ каменистый. На шестой верстѣ перевалъ „Цосульенгъ“ довольно трудный.		Д. Онгыи—въ 1/2 вер. отъ западной бухты залива Гашкевича. Бухта защищена почти отъ всѣхъ вѣтровъ и достаточно приглуба (1000 ф. отъ	

№№ переходовъ.	Число фанзъ.		НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ.		Свойства пути.
	Въ 3-хъ верстномъ раіонѣ.	Въ пунктѣ.		Отъ Кегенфу.	Отъ ночлега до ночлега.	
III			Дер. Квандедыги.			Дорога колесная; грунтъ на перевалахъ каменистый, а въ долинахъ глинистый.
			Дер. Кванкори; отъ нея есть тропа къ бухтѣ Егермана ($1^{1}/_{2}$ вер.).			
		49	Дер. Уле-шенг-цзянь-куонъ находится въ долинѣ близъ сѣверной бухты залива Корнилова.	$43^{3}/_{4}$	$17^{3}/_{4}$	
		39	На самомъ берегу залива въ $1^{3}/_{4}$ вер. отъ дороги расположено селеніе Кеуонъ-Кянъ.			
IV		16	Дер. Шатанъ.		7	Дорога колесная, грунтъ глинисто-гальковый.
			Дер. Мень-чжи-ни (Шезабури) на берегу залива Корнилова.		8	
		200	Цхан-цха-анъ (Цан-кай-лань), въ 1 верстѣ отъ бухты Пакочи, на р. Цхан-хе-ань.		16	
			Дер. Загари (Сагори), у той же бухты, на безъименномъ ручьѣ.	$58^{3}/_{4}$	18	

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
				берега 27 фут.) мѣсто для десанта въ сѣверо-западномъ углу, гдѣ расположены д.д. Онгыи и Кванде-дыги.	
По южн. скатамъ долинъ гдѣ расположены д. Онгыи д. Кванкедыги много дровяного лѣса.	Ручей безъ названія.	На 12 верстѣ перевалъ Куанкоріенгъ. Подъемъ и спускъ каменисты (неокатанная галька).	Дорога пересѣкаетъ нѣсколько незначительныхъ рѣчекъ, проходимыхъ въ бродъ. Долины нѣкоторыхъ изъ нихъ болотисты, но препятствіе обозу, представитъ лишь долина, пересѣкаемая на 3-й верстѣ.	Отъ сѣверной бухты залива Корнилова до д. Уленшенгъ 1/2 вер. бухта не замерзаетъ. Суда съ 24 ф. осадкой могутъ становиться довольно близко отъ берега.	На переходѣ капитаномъ Лубенцевымъ было насчитано 141 фанза Долины по пути воздѣланы, а близъ бухты Корнилова попадаются рисовыя поля.
Роща на 12 верстъ.	р. Цханъ-хе-анъ и ручей безъ названія.	На 8 верстѣ дорога переваливаетъ черезъ крутой отрогъ, упирающійся въ море. На 11-й верстѣ крутой перевалъ, высотой 50°.	Рѣчки, протекающія по долинамъ пересѣкаемымъ на пути, незначительны.	Съ 1—8 в. дорога идетъ берегомъ залива Корнилова, остальное пространство вблизи онаго.	Долины по пути большею частью не воздѣланы и состоятъ изъ луговъ, но жители заявляютъ, что имъ не приходится докупать хлѣбъ.

№№ переходовъ.	Число фанзъ		НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ.		Свойства пути.
	Въ 3-хъ верстномъ раіонѣ.	Въ пунктѣ.		Отъ Кегенфу.	Отъ ночлега до ночлега.	
V	118	30	Дер. Тахоми—(Сагоми) въ 1/2 вер. отъ бухты Анна.	75 3/4	17	Дорога колесная, слѣдуетъ по скатамъ, выходящимъ къ морю отроговъ; проложена въ виду бухты Анна на 14—17 вер.
			Дер. Що-чингъ (Шоченъ) у берега моря (въ 1/2 вер. къ сѣверу отъ нея лагуна съ прѣсной водой).	79 3/4	21	
VI			Дер. Самни, въ узкой лощинѣ въ 4-хъ верстахъ отъ бухты Сивучъ; отъ нея отходитъ дорогз въ Кыген-фу.		10	Дорога колесная. Грунтъ глинистый и глинисто-гальковый, а гдѣ дорога проходитъ по берегу моря гальково-песчаный.
			Дер. Денг-ши-кори (близъ нея приморская лагуна съ прѣсной водой).		14	
		200	Дер. Пуго или Пуго-тинъ на р. Пуго въ 7-ми верстахъ отъ бухты Тизенко, окруженная полуразрушенной каменной стѣной высотою въ 1 сажень, лежитъ въ довольно широкой долинѣ р. Пуго-мури, впадающей въ море верстахъ въ 6—7 ниже города.	98 3/4	19	
			Отъ дер. Пуго-тина отходитъ дорога въ г. Пуренгъ (38 вер.), лежащій на пути Мусанъ-Кенг-шенгъ.			

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
	Лагуна съ прѣсной водой.			Недостатокъ прѣсной воды и пустынность береговъ (10 рыбачьихъ фанзъ) низводятъ на нѣтъ удобства бухты Анна, какъ якорной стоянки.	Мѣстность по пути состоитъ большею частью изъ луговъ. На протяженіи 22 (по съемкѣ 32) версты насчитано капитаномъ Лубенцевымъ между д.д. Улешенгъ и Сагоми—344 фанзы.
Роща у д.д. Самни и Денгшикори. Лѣса на ночлегѣ для топлива нѣтъ.	Рѣка Пуго-мури и колодцы въ Пуго.	На 13-й верстѣ дорога переваливаетъ черезъ перевалъ Кхынкоге; грунтъ на перевалѣ глинисто-каменистый. На 21-й верстѣ перевалъ черезъ отрогъ, составляющій лѣвый берегъ рѣки Пуго.	На 5-й верстѣ дорога переходитъ въ бродъ рѣку Шоченъ-хамури; ширина ея 30 шаг., глубина до $3^{1/2}$ футъ; берега у брода низменные; отъ берега до берега моря около 1-й версты.	Дорога на 2—4 вер. проходитъ у самаго моря, а съ 4—8 и съ 10—12 вер. въ виду его. Отъ г. Пуго до бухты Тизенко есть дорога вдоль рѣки Пуго-мури длиною 7 верстъ; бухта не замерзаетъ; 2 версты южнѣе ея лежитъ Степанова, тоже не замерзающая.	На переходѣ капитаномъ Лубенцевымъ насчитано всего 150 фанзъ. У дер. Шоченъ дорога проходитъ между двумя горами черезъ естественныя ворота шириною около $^{1/2}$ версты. Полощинамъ на пути пашенъ мало.

№№ переходовъ.	Число фанзъ.		НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ.		Свойства пути.
	Въ 3-хъ верстномъ раіонѣ.	Въ пунктѣ.		Отъ Кегенфу.	Отъ ночлега до ночлега.	
VII			Дер. Он-сан-тойнгъ (Онсындонгъ), на р. Осандонгъ-мури. Отъ нея отходитъ дорога въ г. Пуренгъ.	113 3/4	15	Дорога колесная, грунтъ вначалѣ глинистый, далѣе до р. Дагоримури глинисто-хрящеватый, а затѣмъ опять глинистый. Повыходѣ изъ д. Пуго дорога пересѣкаетъ долину р. Пугомури на протяженіи 2 вер. отъ дефиле между рисовыми полями. За Тхомакори на протяженіи 1 1/2 вер. дорога идетъ по ущелью шириной 150 шаговъ съ отвѣсными скалистыми шеками.
VIII		29	Дер. Тхомакори, на р. Дагоримури. Дер. Шюшень на р. Те-ченъ; отъ этого селенія есть дорога черезъ Пуренгъ и Хе-ріянгъ въ Кыген-фу (длиною въ 140 верстъ).			

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
	Рѣка Осан-донгъ-мури.	На 4-й верстѣ перевалъ Сааллькукого, глинистый грунтъ. На 10-й верстѣ перевалъ Осон-донг-коге; грунтъ глинистый.	За д. Пуго дорога переходитъ два раза въ бродъ рукава р. Пугомури (ширина 5—6 саженъ, дно каменистое). Съ 6 по 10 вер. неоднократно пересѣкаетъ въ бродъ р. Саалькумури, что затрудняетъ отчасти движеніе.		Долина рѣки Салькумури, по которой слѣдуетъ дорога отъ 4-й версты до перевала Осон-донгъ мало заселена. Капитаномъ Лубенцевымъ насчитано было отъ Пуго до с. Тхомакори (на слѣд. переходѣ) на протяженіи 23 в. 240 фанзъ.
Поскатамъ сосновыя рощи, равно на склонахъ долинъ р. р. Дагори-мури и Тигенчхенъ.	Рѣка Тигенчхенъ.	На 5 верстѣ перевалъ Куан - чжю - унніенгъ (Кванг-чжуонъ).	На 10 вер. въ бродъ р. Дагори-мури нѣсколько разъ, дно хрящеватое. На 14-й верстѣ бродъ черезъ рѣку Тигечхенъ (длина 35 саж., глубина $1^{1/2}$ фут.); затѣмъ 2 брода черезъ рукава ея передъ д. Шюшенъ.	Дер. Шюшенъ лежитъ въ $^{1/2}$ верстѣ къ западу отъ мыса Колокольцева.	Долины р.р. Дагори-мури и Тигенчхенъ, по которымъ слѣдуетъ дорога, воздѣланы, но рисовыхъ полей мало. Начиная отъ пер. Куан-чжю-унніенгъ — лѣсная растительность мѣстами образуетъ цѣлыя рощи.

№№ переходовъ.	Число фанзъ.		НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ.		Свойства пути.
	Въ 3-хъ верстномъ раіонѣ.	Въ пунктѣ.		Отъ Кегенфу.	Отъ ночлега до ночлега.	
IX		2300	Городъ Кенг-шенъ, — (мѣстопребываніе губернатора) лежитъ въ широкой приморской долинѣ, орошаемой рѣками Тювпей и Оцокенгмури, въ 3 верстахъ отъ берега моря, у котораго пристань „Ток-тин-чжинъ“; обнесенъ стѣной въ 3 саж. высотой. Примѣчаніе: между д. Шюшенъ и г. Кенг-шеномъ есть еще дорога, отдѣляющаяся отъ описываемаго выше пути съ $11^{1}/_{4}$ версты и идущая вдоль берега моря.	$146^{3}/_{4}$	$17^{1}/_{4}$	Дорога на всемъ протяженіи перехода колесная; грунтъ супесчаный.
X		71	Дер. Чурунъ. Дер. Уен-преми; фанзы ея разбросались на $2^{1}/_{2}$ версты. Не доходя деревни отдѣляется дорога на г. Мусанъ, черезъ Плоскогорье.	$155^{3}/_{4}$ $160^{1}/_{4}$	9 $13^{1}/_{2}$	Дорога колесная, грунтъ глинистый, но близъ береговъ рѣкъ песчаный. На 1 — 2 вер. дорога идетъ по невысокому карнизу надъ р. Оцокенгмури. Отъ 2—10 вер. проходитъ по дефиле

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
Скаты долинъ р.р. Тюнгпей и Оцокенгмури покрыты сосновыми рощами.	р.р. Тюнгпей и Оцокенгмури, но жители города пользуются колодезной водой.	На 11 вер. невысокій, но довольно крутой перевалъ безъ названія, грунтъ на немъ глинистый. На 13 вер. перевалъ черезъ отрогъ, отдѣляющій долину р. Наджоктой-мури отъ долины р. Тюнгпей. Дорога на самомъ перевалѣ углубленная.	На 10 вер. бродъ черезъ р. Баобай-уймури. Дно ея каменистое, глубина брода 2—$2^{1/2}$ фута. На 15 верстѣ бродъ черезъ р. Тюнгпей, глубиной $1^{1/2}$ фут., ширина рѣки 9 шаговъ.	Отъ д. Шюшенъ вплоть до 14 вер. дорога проходитъ въ виду моря.	Мѣстность населеннѣе: на протяженіи 25 вер. отъ Тхомакори до г. Кенгшенга капитаномъ Лубенцовымъ было насчитано 1312 фанзъ. Соединенная долина р.р. Тюнгпей и Оцокенг-мури представляетъ сплошную пашню, на которой г. Кенгшенгъ съ его бѣлыми стѣнами издали выдѣляется рѣзкимъ пятномъ.
Долина р. Оцо-кенгмури поросла рѣдкимъ лѣсомъ.	р. Іонгканг-мури.	На 7 верстѣ незначительный перевалъ.	На 2 верстѣ дорога переходитъ р. Оцокенгъ-мури по ненадежному мосту длиною 21 шаг.; тутъ же бродъ черезъ рѣку, но берега его круты. На той же верстѣ переходитъ въ бродъ	Отъ дер. Іонг-кангъ до берега моря $2^{1/2}$ в.	На протяженіи 29 верстъ отъ Кенгшенга до д. Чуцами капитаномъ Лубенцовымъ на-

№№ переходовъ.	Число фанзъ. Въ 3-хъ верстномъ районѣ.	Число фанзъ. Въ пунктѣ.	НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ. Отъ Кегенфу.	Разстояніе въ верстахъ. Отъ ночлега до ночлега.	Свойства пути.
						между рисовыми полями, покрывающими долину р. Іонг-канг-мури.
XI		122	Дор. Чу-цами вытянулась на $1^{1/2}$ вер. по лѣвому берегу долины р. Чу-цо-ченъ. На переходѣ отдѣляются двѣ тропы на плоскогорье.	$174^{3/4}$	$14^{3/4}$	
XII			Дер. Унывони.	189	14	Дорога колесная, грунтъ глинистый.

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
			два рукава р Шипни кен-мури. На 2—6 верстѣ не однократно переходитъ въ бродъ р. Кикори-мури, затѣмъ пересѣкаетъ широкую долину рѣкъ Пукчхенъ (Чурунъ), Намчхенъ и Бороди-мури. Длина наибольшаго брода 150 шаг., глубина наибольшая 3 фут. (но бродъ этотъ всего 20 шаг. длиной).		считано 392 фанзы. Всѣ пересѣкаемыя на этихъ двухъ переходахъ, рѣчки имѣютъ горный характеръ и въ теченіе сутокъ вода въ нихъ съ $1^{1/2}$ футовой можетъ подняться на $1^{1/2}$° глубину.
Поскатамъ лощинъ рѣдкія рощи.	р. Чу-цхон-кен-мури.	На 4 вер. перевалъ „Іонгъ-ніенгъ“, подъемъ и спускъ незатруднительны, грунтъ мерглево-песчаный.		Отъ с. Чу-цхон-цами до берега моря 4 вер.	
	р. Унывони.	Меджу долинами р.р. Чу-цхон-чхенъ и Міенгкангъ (см. ниже), дорога слѣдуетъ по плато, перерѣзанному р. Унывони. Ущелье этой рѣки шириной $^1/_2$ версты, глубина 60°. Грунтъ въ лощинѣ песчано-глинистый, даже каменистый.	На 2—3 верстѣ дорога три раза пересѣкаетъ въ бродъ рѣки Чуцхон-кен-мури. Длина перваго брода 45 саж., глуб. $1^{1/2}$ фут., дно песчаное; остальные длиной всего 5—6 саж. р. Унывони (Оранг-мури) шириною 55 саж. глубина $2^{1/2}$ фута. Дно каменистое, теченіе быстрое.		

№№ переходовъ.	Число фанзъ.		НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ		Свойства пути.
	Въ 3-хъ верстномъ раіонѣ.	Въ пунктѣ.		Отъ Кегенфу.	Отъ ночлега до ночлега.	
XIII		55	Дер. Тиен-тдянгъ, расположена въ долинѣ р. Куангу-мимури Оцчанъ (правый притокъ р. Міенг-кангъ).	184 1/4	9 3/4	Дорога колесная, грунтъ глинисто-песчаный; съ 8—10 верстъ дорога проходитъ по дефилѣ между рисовыми полями, покрывающими долину р Міенг-кангъ.
		300	Городъ Бэнгченъ (окруженъ каменной стѣной), на р. Міенг-кангъ. Административный центръ округа. Къ Бэнгчену подходитъ дорога изъ Шюшена черезъ форты (караулы) Э-ю-канъ, О-цхонъ, Шуронъ, Похуатинъ и Самсампе; она все время слѣдуетъ параллельно описываемому пути къ западу отъ него. Длина и свойства ея не извѣстны.	189 1/2	15	
XIV			Бывшая конно-почтовая станція при деревнѣ Шанг-шю-тянг-цамъ (базарный пунктъ деревень по долинѣ р. Шанг-шю-мури).	209	5 1/2	Дорога колесная; грунтъ глинисто-песчаный, мѣстами песчано-каменистый.
	858	30	Дер. Кат-цами (Ко-цамъ) на правомъ берегу р. Кхынг-кангъ.	220 1/4	16 1/4	
XIV		170	Селеніе Ніями, на правомъ берегу р. Кхынг-кангъ.	221 1/4	1	Дорога колесная; грунтъ глинистый.
		2600	Гор. Кильчу расположенъ въ широкой долинѣ р. Пукта-ченъ, берущей начало близъ перевала Намшеріенгъ. Округъ считается наиболѣе богатымъ во всей губерніи. Городъ окруженъ каменной стѣной. Гор. Кильчу составляетъ одинъ изъ важнѣйшихъ узловыхъ путей на восточномъ побережьѣ: кромѣ описываемаго пути, отъ города отходятъ 2 дороги къ г. Кап-сану (145 вер.) и тропа, вѣтви которой выходятъ на обѣ дороги.	235 1/4	15	

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
По склонамъ долины р. Куангумури много сосновыхъ рощъ.	р. Міенгкангъ (§).	На 10 верстѣ незначительный перевалъ.	На 8 верстѣ дорога пересѣкаетъ въ бродъ 3 рукава р. Міенгкангъ (ширина 10—20 саж.; глубина 1—1½ фута).		На протяженіи 29 верстъ отъ д. Чу-цами до г. Менчена капитаномъ Лубенцовымъ замѣчено до 800 фанзъ, (изъ нихъ до Ти-гендянга 618 фанзъ).
На всемъ переходѣ во многихъ мѣстахъ сосновыя рощи.	р. Кхынгкангъ.	На 14 верстѣ легкій перевалъ.	На 3 верстѣ дорога переходитъ 2 раза въ бродъ р. Шанг-шюмури (ширина 3—10 саж.; глубина 1—1½ фута).		Населенность по пути значительна, въ среднемъ до 75 фанзъ на версту.
Сосновыя рощи (рѣдкія) лишь въ долинѣ р. Пусоченъ.	р. Пусоченъ.	На 3 верстѣ перевалъ, грунтъ его глинистый, а потому въ дождливую погоду подъемъ для колеснаго обоза нѣсколько труденъ.		Отъ гор. Кильчу до морской пристани Шенгджинъ въ заливѣ Плаксина 42 вер., а до берега моря по теченію р. Пусоченъ 27 верстъ.	

№№ переходовъ.	Число фанзъ.		НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ.		Свойства пути.
	Въ 3-хъ верстномъ раіонѣ.	Въ пунктѣ.		Отъ Кегенфу.	Отъ ночлега до ночлега.	
XVI		35	Дер. Комунде расположена на правомъ крутомъ берегу р. Пусоченъ въ 7 верстахъ выше устья рѣки, противъ нея, за рѣкой проходимой всюду въ бродъ.	255 3/4	20 1/2	Дорога колесная; грунтъ глинисто-песчаный, а частью глинисто-каменистый.
		350	Дер. Торшеи.			Съ 16—20 верстъ дорога идетъ по ущелью р. Пуктачхенъ, берега долины имѣютъ видъ крутыхъ обрывистыхъ скалъ, при ширинѣ ея до 2 вер.
XVII		285	Селеніе Им-ян-тянгъ расположено на лѣвомъ берегу р. Им-ян-ченъ.	262	6 1/4	Дорога колесная; грунтъ глинистый.
		65	Бывшая станція кон. почты Шангджинъ.			На 6 1/4—9 вер. дорога пересѣкаетъ долину р. Им-ян-ченъ, лѣвый берегъ которой сплошь покрытъ рисовыми полями.
		200	Отъ станціи въ 2 1/2 верстахъ къ юго-востоку лежитъ городъ Шангджинъ (Сонгчинъ), обнесенный каменной стѣной; открытый для иностранцевъ портъ. Между г.г. Кильчу и Шангджинъ есть еще кружная дорога, длиною въ 16 1/2 вер., черезъ с.с. Те-пенгъ и Шенг-ха.	274 1/2	18 3/4	

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
	р. Пусоченъ.				Весь переходъ по густонаселенной долинѣ р. Пусоченъ. Капитаномъ Лубенцовымъ на 21 вер. пути было насчитано 1961 фанза, не считая конечныхъ пунктовъ.
По скатамъ перевала Тян-коге небольшія сосновыя рощи.	Ручей у станціи и р. Самихо-мури.	На 5 вер. перевалъ „Тян-коге“ (служитъ водораздѣломъ р. р. Пукта-ченъ и Им-ян-тянгъ). Грунтъ глинисто-каменистый. На $15^{1/2}$ вер. незначительный перевалъ „Сан-га-коге“.	На 10 верстѣ дорога переходитъ по мосту р. Им-ян-ченъ (длина моста 48 саж., ширина $1^{1/2}$ саж.), рѣка мелкая и всюду проходима въ бродъ. На 13 вер.—рукавъ р. Сампхо-мури по мосту 40 саж. длиною. На 15 верстѣ рукавъ той-же рѣки по мосту длиною 14 саж.; мостъ очень прочный, но по ширинѣ допускаетъ лишь вьючное движеніе. Оба эти рукава Самихо-мури проходимы въ бродъ.	На 15 верстѣ дорога подходитъ къ берегу залива Плаксина и слѣдуетъ вдоль него до конца перехода.	На протяженіи 19 верстъ перехода капитаномъ Лубенцовымъ было насчитано 962 фанзы.

№№ переходовъ.	Число фанзъ.		НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ.		Свойства пути.
	Въ 3-хъ верстномъ раіонѣ.	Въ пунктѣ.		Отъ Кегенфу.	Отъ ночлега до ночлега.	
XVIII			Дер. Осандонгъ.	$283^{3/4}$	$9^{1/4}$	Грунтъ дороги глинисто-каменистый, колесное движеніе возможно. Нынѣ дорога разрабатывается.
XIX	76	15	Дер. Тумукоръ лежитъ въ 3 вер. ниже перевала Матеріенгъ.	$292^{3/4}$	9	Дорога вьючная, грунтъ глинисто-каменистый. Участокъ на 1—5 верстѣ труденъ даже для вьюковъ, для колеснаго же движенія почти невозможенъ, развѣ при тратѣ на то неимовѣрныхъ усилій. Нынѣ дорога разрабатывается въ колесную.
	318	80	Селеніе Маго-цамъ.	$298^{1/4}$	$14^{1/2}$	
XX		600	Дер. Тонг-джу расположена на р. Пук-та-ченъ, вверхъ по которой отходитъ вьючная тропа въ г. Капсанъ. Городъ Танчени. Окруженъ высокой каменной стѣной. Округъ входитъ уже въ составъ Хамхынгской, а не Кенгшенской губерніи (граница ихъ по перевалу).	310	$11^{3/4}$	Дорога колесная, грунтъ песчаный и глинисто песчаный.
			Городъ Танчени лежитъ въ соединенной долинѣ р.р. Намтаченъ и Тан-ніенг-мури.	318	$19^{3/4}$	Съ 4 по 12 вер. дорога вьется по крутымъ карнизамъ надъ р. Пуктачченъ; грунтъ на карнизахъ песчано-каменистый, мѣстами сплошная галька.
			Отъ города отходитъ вьючная тропа на дорогу Кап-санъ—Чанчжинъ и на дорогу Пукчанъ—Кап-санъ.			

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
Лѣсъ на перевалѣ Матеріенгъ.	Р. Магокен-мури.	Начиная отъ ст. Шенгджинъ, начинается постепенный подъемъ на перевалъ Матеріенгъ.			Отъ Шенгджина до Тумукори капитаномъ Лубенцовымъ было насчитано 123 фанзы.
Тоже.	Тоже.	Отъ д. Осандонгъ до вершины перевала Матеріенгъ 6 верстъ; первыя 4 версты дорога дѣлаетъ много колѣнъ, остальныя 2 версты сравнительно отлоги. Спускъ сравнительно съ подъемомъ значительно легче. Грунтъ известковый.			
	р. р. Намтачхенъ и Танніенгмури.		На 12 верстѣ дорога переходитъ рѣку Пук-та-чхенъ по мосту длиною 40 саж. (Рѣка впадаетъ въ море въ 5 вер. къ западу отъ мыса Шлиппенбаха).	Отъ гор. Танчена до берега моря 5 вер.	Пашенъ на переходѣ очень мало, но участокъ населенъ. Капитаномъ Лубенцовымъ на 25 вер. протяженіи отъ с. Тумукоръ до г. Танчена было насчитано 1161 фанза.

№№ переходовъ.	Число фанзъ		НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ.		Свойства пути.
	Въ 3-хъ верстномъ раіонѣ.	Въ пунктѣ.		Отъ Кегенфу.	Отъ ночлега до ночлега.	
XXI			Ночлегъ на р. Нодонгъ — передъ подъемомъ на перевалъ Тонгу-рянгъ.	328	10	Дорога колесная. Грунтъ глинисто-каменистый; рисовыя поля въ долинѣ р.р. Нам-та-чхенъ и Танніенгъ-мури.
XXII	286	150	д. Кокуцамъ, до морского берега 1 верста.	339	11	Дорога вьючная, при чемъ участокъ у перевала Тангуріенъ труденъ даже для вьюковъ. Дорога вьется по карнизамъ надъ р. Нондонгъ-мури, а за переваломъ вдоль небольшого ручья. Грунтъ глинисто-каменистый, на перевалѣ много гальки. Нынѣ дорога разрабатывается въ колесную.
XXIII		510	г. Ні-уонъ (Іуонъ, Діуонъ), въ долинѣ р. Намтачени, въ $2^{1}/_{2}$ вер. выше ея устья (рейдъ Палада). Отъ Ні-уона отходятъ дороги въ г.г. Кап-санъ и Пукчтанъ.	$352^{1}/_{2}$	$13^{1}/_{2}$	Дорога колесная; на первыхъ 3 верстахъ проходитъ по дефиле среди рисовыхъ полей, покрывающихъ долину р. Намтачхенъ. Тѣ-же поля встрѣчаются передъ г. Ніуономъ.

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
	р. Надоа-мури.	На 7½ вер. перевалъ „Тан-ніенгъ"; грунтъ известковый.	За гор. Танченъ дорога пересѣкаетъ по мосту рѣки Намтачхенъ (длина моста 120 саж.) и Танніенг-мури (дл. моста 38°, и 6 мостовъ черезъ рукава этихъ рѣкъ (дл. мостовъ отъ 3 до 12°).		
Скаты долины рѣки Нодонг-мури покрыты рѣдкими сосновыми рощами.	р. Намтач-хенъ.	На 6 верстѣ пер. Тонгуріенгъ, имѣющій тѣ же свойства, что перевалъ Матеріангъ; вся разница лишь въ меньшей высотѣ. Грунтъ известковый.		Отъ дер. Кокуцами до берега моря 1 верста (противъ о-ва Лахтина). До рейда же Палада—18 верстъ.	Грунтъ породы известковый. На протяженіи 21 вер. между дер. Кокуцама и гор. Танченъ капитаномъ Лубенцовымъ было насчитано 655 фанзъ. Въ долинѣ р. Нондонг-мури много рисовыхъ полей.
	р. Намтач-хенъ.	На 4 вер. перевалъ Чхангу-ріенгъ, черезъ отрогъ, круто упирающійся въ море.	На 3 верстѣ дорога переходитъ по мосту длиною 27° р. Намтачхенъ.	Отъ 3 вер. до конца перехода дорога идетъ частью по песчанымъ отмелямъ р. да Пал-	На протяженіи перехода отъ дер. Кокуцами до г. Ніуонъ (13½) насчитано было капи-

№№ переходовъ.	Число фанзъ.		НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ.		Свойства пути.
	Въ 3-хъ верстномъ районѣ.	Въ пунктѣ.		Отъ Кегенфу.	Отъ ночлега до ночлега.	
XXIV		70	д. Ширинцамъ.	355 1/2	3	Дорога колесная, грунтъ глинистый, глинисто-песчаный и глинисто-гальковый. Отъ 1 1/2—2 1/2 вер. проходитъ по дефиле среди рисовыхъ полей.
			Ночлегъ южнѣе перевала „Мункоге“ (Шидункте).	364 1/2	12	
XXV		46	Д. Конзапо.	370 1/2	6	Дорога колесная; обозу нѣкоторое препятствіе представитъ по своей узкости обходъ Хонг-жин-пи; на первыхъ 3 верстахъ рисовыя поля обращаютъ дорогу въ дефиле.
	89	60	д. Козанъ, въ долинѣ рѣки Номунча, въ 3 верстахъ выше ея устья (рейдъ Синц-чзянь).	376	11 1/2	

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
				лада, частью близъ него.	таномъ Лубенцовымъ 420 фанзъ. Побережье рейда Паллада густо населено.
Отъ 2—5 вер. густой сосновый лѣсъ.	Рѣка безъ названія.	На 8 верстѣ лессовый перевалъ „Мункоге“; подъемъ и спускъ отлоги; грунтъ глинисто-песчаный.	На 2 вер. мостъ черезъ мелкую рѣку Нам-тачхенъ.	Отъ 2½—6½ верстъ дорога идетъ по невысокимъ, густо-поросшимъ лѣсомъ дюнамъ близъ берега рейда Паллада.	На 23½ в. отъ Ніуона до Косана насчитано было капитаномъ Лубенцовымъ 732 фанзы. На берегу рейда Синцзянъ расположенъ небольшой корейскій городъ Синцзянъ у устья р. Нам-тачхенъ.
На 4—6 вер. сосновый лѣсъ на перевалѣ „Шидунгтэ“.	Р. Помунгангъ.	На 3—6 вер. дорога переваливаетъ черезъ отрогъ, поросшій лѣсомъ и круто спускающійся къ морю; грунтъ глинисто-гальковый. Съ 8 — 10 вер. пересѣкаютъ путь скалы; дорога проходитъ вдоль ихъ подошвы по берегу моря; обходъ этотъ называется „Хонг-жин-пи“.		Отъ д. Косанъ до рейда Синцзянъ 2½ версты.	

№№ переходовъ.	Число фанзъ.		НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ.		Свойства пути.
	Въ 3-хъ верстномъ раіонѣ.	Въ пунктѣ.		Отъ Кегенфу.	Отъ ночлега до ночлега.	
XXVI			Д. Почей.	396	10	То-же.
XXVII	3575	3400	Г. Пук-чанъ (окруженъ каменной стѣной, высотою до 3°). Отъ Пук-чана отходитъ лучшая изъ дорогъ черезъ перевалъ Хунч-тяси къ г. Кап-сану (длина пути 130 верстъ). Г. Пук-чанъ лежитъ въ долинѣ р. Намтаченъ.	397 1/4	11 1/4	Дорога колесная; грунтъ большею частью глинистый, мѣстами съ примѣсью гравія. На всемъ переходѣ дорога слѣдуетъ по долинѣ р. Намтачхенъ среди рисовыхъ полей.
XXVIII		69	Д. Кахаши-кил-хандонгъ. Ночлегъ передъ спускомъ съ перевала Ходильенгъ на берегу р. Бусанкоти.	405 1/4 413 3/4	8 16 1/2	Дорога колесная; значительной преградой колесному обозу будутъ дефиле среди рисовыхъ полей на первыхъ 5 верстахъ. Грунтъ дороги неокатанная галька. На перевалѣ Ходильенгъ дорога вьется по карнизамъ.
XXIX	525	86	Д. Пенг-по-цамъ, въ долинѣ р. Бусанкоти.	423	9 1/4	Дорога колесная, грунтъ плотно-песчаный.

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
	Р. Нам-таченъ.	Три незначительныхъ перевала: 4 верста „Кхынкоге“; 7-ая „Тубан-коге“; 8-ая „Паокоге“.			На протяженіи 22 верстъ отъ Косана до г. Пукченъ капитаномъ Лубенцовымъ насчитано было 1645 фанзъ.
Скаты долины рѣки Нам-тачхенъ покрыты многочисленными сосновыми рощами.	Р. Нам-таченъ.			Отъ гор. Пукчена до рейда Синц-зянъ 17 верстъ.	
Сосновыя рощи на 1—5 вер. по долинѣ р. Нам-таченъ. На перевалѣ (Ходильенгъ) лѣсъ и значительная растительность.	Р. Бусан-коти.	На $6^{1/4}$ вер. перевалъ „Торкоге“; на 9 вер. перевалъ „Кимхан-донг-коге“, оба удобовосходимы. На $16^{1/2}$ вер. значительный перевалъ Ходильенгъ. Подъемъ на протяженіи $1^{1/2}$ вер. 85°; спускъ $3^{1/2}$ вер. 80°. Подъемъ отложе спуска и удобопроходимъ для телѣгъ. Спускъ съ перевала Ходильенгъ.	За городомъ дорога, на протяженіи 5 вер., 12 разъ пересѣкаетъ рукава р. Нам-тачхенъ по мостамъ; длина наибольшаго изъ нихъ 24 саж.; мосты довольно прочны, рукава рѣки проходимы въ бродъ, немногіе изъ нихъ текутъ въ глубокихъ канавахъ. Порча этихъ мостовъ можетъ задержать движеніе. Матеріалъ для постройки и исправленія мостовъ — сосновыя рощи по скатамъ долины р. Нам-тачхенъ.	Отъ станціи до порта Шестакова 12 верстъ.	На протяженіи 26 верстъ отъ г. Пукчена до станціи Пхіенг-пхоцамъ Капитаномъ Лубенцовымъ было насчитано 461 фанза. Особенно мало населенъ участокъ пути отъ перевала Ходильенгъ до станціи Пхіенг-пхоцамъ. Восхожденіе на перевалъ Ходильенгъ можно было бы облег-

№№ переходовъ.	Число фанзъ.		НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ.		Свойства пути.
	Въ 3-хъ верстномъ раіонѣ.	Въ пунктѣ.		Отъ Кегенфу.	Отъ ночлега до ночлега.	
XXX		1300	Г. Хонг-уонъ, расположенъ въ долинѣ р. Шеда-чх-енъ, служитъ отправнымъ пунктомъ для торговли довольно населеннаго раіона бассейна р. Шеда-чх-енъ. До берега моря отъ г. Хонг-уона 2 версты, а до порта Шестакова (д. Синг-пхо) по береговой дорогѣ 12 верстъ.	442 1/2	19 1/2	Дорога колесная, какъ бы естественное шоссе, грунтъ твердо-песчаный.
XXXI		26	Д. Хам-уон-цамъ.	556 1/4	13 3/4	Дорога колесная, препятствіе на пути рисовыя поля въ долинѣ р. Шедачхенъ (1—8 версты).
XXXII		43	Д. Міенг-танг-ни въ 2 вер. не доходя вершины перевала Хам-гуан-льенгъ.	458 3/4	2 1/2	Грунтъ глинисто-каменистый.
	232	90	Дер. Индог-кори, въ долинѣ р. Хатар-ченъ.	456 3/4	9 1/2	

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
					чить, пробивъ тоннель длиною въ 100 шаговъ на самомъ его гребнѣ.
Близъ моря небольшая сосновая роща.	Р. Шедач-хенъ.			Съ 6—18 вер. слѣдуетъ частью вдоль берега моря, частью въ незначительномъ отъ него разстояніи.	
Скаты долины рѣки Шедачхенъ покрыты сосновыми рощами.	Правый притокъ р. Шедачхенъ.		На 8 вер. бродъ черезъ р. Шеда-чхенъ. Грунтъ дна песчаный.		Отъ гор. Хонгуона до ст. Индонг-кори на протяженіи 24 вер. капитаномъ Лубенцовымъ насчитано 1194 фанзы. Долины, по которымъ проходитъ дорога, воздѣланы, скаты поросли сосновыми рощами, которыя попадаются и въ долинахъ.
На перевалѣ сосновая роща.		Отъ ст. Хам-уонцамъ начинается подъемъ на перевалъ. „Хамгуан-га-льенгъ“. (гребень его на 9 верстѣ). Труднѣйшая часть подъема начинается съ 5 вер., сѣдловина на перевалѣ прорыта на глубину 6 фут. Грунтъ глинисто-каменистый.			

№№ переходовъ.	Число фанзъ.		НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ.		Свойства пути.
	Въ 3-хъ верстномъ раіонѣ.	Въ пунктѣ.		Отъ Кегенфу.	Отъ ночлега до ночлега.	
XXXIII	541	156	Ст. Токсан-цами, отъ нея отходитъ тропа на вьючную дорогу Пук-чанъ—Кап-санъ.	475 3/4	10	Дорога колесная, но движеніе мѣстами затрудняется рисовыми полями, которыя дорога обходитъ по скалистымъ карнизамъ надъ долиной рѣки Хотар-чхенъ.
XXXIV	7924	7500	Губернскій городъ Хам-хынгъ, обнесенъ каменной стѣной въ 3° высотой и расположенъ на высокомъ лѣвомъ берегу р. Шанг-чан-кангъ близъ впаденія въ нее р. Хотар-ченъ. Отъ г. Хам-хынга отходятъ вверхъ по долинѣ р. Шанг-чан-кангъ вьючная дорога въ г. Чан-чжинъ (130 вер.), дорога въ г. Хичхенъ и сюда же выходитъ береговая дорога изъ г. Хонг-уонъ.	490 1/4	14 1/2	Свойства пути тѣ же.
XXXV	531	400	Городъ Чен-пьенгъ; городской стѣны нѣтъ. Отъ гор. Чен-пьенга отходятъ дороги въ г.г. Іонуонъ и Менг-санъ.	510 3/4	20 1/2	Дорога колесная, имѣетъ видъ хорошаго грунтоваго тракта. Грунтъ на всемъ протяженіи глинистый.

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
	Р. Хотарчхенъ.				Отъ дер. Индонгкори до г. (25 вер.) Капитаномъ Лубенцовымъ было насчитано 1911 фанзъ.
Нѣтъ.	Р. Шанчанг-кангъ			Отъ гор. Хам-хынга до берега моря (противъ о-ва Ходо) по теченію р. Шанг-чан-кангъ 12 вер.; рѣка судоходна для плоскихъ шаландъ.	
Холмы по дорогѣ покрыты рѣдкимъ сосняком.	Р. Ченгпіенгкангъ.	Отъ 10—21 версты дорога пересѣкаетъ семь незначительныхъ уваловъ.	За городомъ Хамхынгомъ дорога пересѣкаетъ р. Шангчанкангъ по мосту длиною 245? шириной 7°. Мостъ прочный, на сваяхъ и называется „Маншекіо“. Броды черезъ рѣку Шанг-чан-кангъ имѣются выше и ниже города Хамхынга. На протяженіи 1—11 версты дорога пересѣкаетъ еще нѣсколько рѣчекъ, на которыхъ наведены мосты (длиною 18—30 саж).	Отъ Ченгпіенгъ до бухты (залива) Коанпо 2 версты (по Вебелю).	На переходѣ имъ же насчитано 1424 фанзы.

№№ переходовъ.	Число фанзъ.		НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ.		Свойства пути.
	Въ 3-хъ верстномъ раіонѣ.	Въ пунктѣ.		Отъ Кегенфу.	Отъ ночлега до ночлега.	
XXXVI		160	Д. Цзхо-уанъ.	525 3/4	15	Свойства тѣ же.
XXXVII			Деревня Кым-пха-уонъ; около нея золотой пріискъ съ 1000 чел. рабоч.	531 3/4	6	Свойства тѣ же; грунтъ глинистый и скоро портится отъ дождя; если бы тутъ существовало постоянное колесное движеніе, то неизбѣжно бы образовалась невылазная грязь.
	134	44	Д. Нам-цхонъ.	536 1/4	10 3/4	
		1550	Городъ Іен-хынгъ, расположенъ на правомъ берегу р. Іенхынг-ганъ. Городской стѣны нѣтъ, фанзы не скучены и городъ потонулъ въ садахъ и рощахъ. Отъ города отходятъ двѣ дороги къ г. Менгсану.	540 1/2	14 3/4	
XXXVIII		150	Дер. Са-цханг-пи. Г. Ко-уонъ, каменной ограды нѣтъ.	550 1/2	10	Дорога колесная, но отъ 1 до 12 версты слѣдуетъ по глинистому грунту, который во время дождей дѣлаетъ дорогу трудно проходимой; отъ 12 до 16 версты грунтъ твердо-песчаный.
	502	325	Отъ г. Ко-уна къ Сеулу идетъ дорога длиною ок. 300 верстъ, черезъ перевалъ Кириньенгъ и городъ Янг-дэкъ, а также дороги въ г.г. Менгсанъ и Шенг-ченъ.	556 1/2	16	

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
			Эти рѣки проходимы въ бродъ, но благодаря крутымъ берегамъ (дамбы) безъ мостовъ могутъ считаться довольно серьезнымъ препятствіемъ колесному обозу.		
Тоже.	Р. Шечхенкангъ.				
	Р. Іенхынг-ганъ.	На протяженіи перехода 13 уваловъ.	На 1 верстѣ, дорога переходитъ по мосту длиною 40° черезъ р. Шечхен-кангъ. На 14—15 вер. 3 моста черезъ рукава р. Іенхынганъ, всюду проходимую въ бродъ.		
Отъ рѣки Тон-ти-кангъ (переправа) до г. Коуона на протяженіи 2 верстъ ивовая аллея.	Р. Дунганъ.		На 14 верстѣ переходитъ рѣку Тон-ти-кангъ (Дунганъ) по мосту длиною 60°; рѣка проходима въ бродъ.	Отъ города Коуона до порта Лазарева по теченію р. Дунганъ 12 верстъ.	

№№ переходовъ.	Число фанзъ.		НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ.	Разстояніе въ верстахъ.		Свойства пути.
	Въ 3-хъ верстномъ раіонѣ.	Въ пунктѣ.		Отъ Кегенфу.	Отъ ночлега до ночлега.	
XXXIX			Дер. Ца-ро-онъ.	561 1/2	5	Дорога колесная, грунтъ глинистый
	761	650	Г. Мун-ченъ, каменной ограды нѣтъ; расположенъ на ручьѣ въ 4—5 вер. отъ впаденія его въ бухту Лазарева. Отъ Мун-чена отходятъ дороги въ Пень-ньянъ и Сеулъ.	572 1/2	16	
XXXX	117	60	Деревня Бунпенъ (Мунпенри). у берега бухты Юн-хингъ или Лазарева.	580 3/4	8 1/4	Дорога колесная, грунтъ глинистый и глинисто-песчаный.
	359	20	Дер. Паха-санъ, на правомъ берегу р. Ондунг-кангъ въ 2 вер. отъ ея впаденія въ бухту Лазарева. Отъ дер. Паха-санъ отходитъ вьючная дорога къ г. Пень-ньянъ (186 верстъ).	587 1/2	15 1/4	
		300	Г. Тогуонъ, резиденція купшю, которому подчиненъ и портъ Венсанъ (Генсанъ). Отъ Тогуона черезъ перевалъ Мазыніенгъ и далѣе по долинѣ р. Им-чжинганъ есть дорога въ Сеулъ дл. 244 вер., сливающаяся съ дорогой изъ Мунчена.	588 1/2	16	
			Портъ Генсанъ. Соединенъ телеграфомъ съ г.г. Хамъ-хынгомъ и Сеуломъ (237 вер.) Открытый портъ, таможня.	592 3/4	20 1/4	

Лѣса.	Вода на ночлегѣ.	Перевалы.	Переправы.	Удаленіе отъ берега моря.	Примѣчаніе.
Много рощъ и кустарника на склонахъ и въ лощинахъ.	Ручей.		На 5 вер. мостъ, черезъ мелкій ручей длиною 24°.	Дорога постепенно приближается къ морю.	
Сосновая роща въ 2 верстахъ къ сѣверо-западу отъ порта Генсанъ.	Ручей у порта и р. Ондункангъ.	На 10 верстѣ дорога проходитъ по незначительному перевалу.	Дорога неоднократно пересѣкаетъ незначительныя рѣчки, всѣ проходимыя въ бродъ; на всѣхъ этихъ рѣкахъ мосты, длина коихъ 4—20 саж.	Дорога держится вблизи побережья бухты Лазарева.	

Маршрутъ № 3*).

Дорога отъ Кенхына (Кыгенъ-фу) — на Аоди, Шакори, Піенжя, до д. Садзипей (200 верстъ).

Къ исходному пункту этой дороги, къ г. Кенхыну (Кыген-фу) съ лѣваго берега рѣки Тумень-улы (Тумангана) подходитъ дорога изъ Новокіевска (38 верстъ). У г. Кенхына переправа черезъ рѣку Тумень-ула (Туманганъ) производится на паромѣ, который поднимаетъ 6 лошадей. Ширина рѣки здѣсь 225 саженъ. По свойствамъ и качествамъ, дорога отъ Кенхына до Пень-ньяна можетъ быть раздѣлена на 4 участка.

До д. Садзипей дорога, придерживаясь, главнымъ образомъ, долинъ рѣкъ, пересѣкаетъ большое число переваловъ, которые до с. Шокори и послѣ с. Піенжя отличаются значительной крутизной и труднодоступностью. Наиболѣе тяжелыми являются перевалы: Кампхальенъ, на которомъ при подъемѣ и спускѣ дорога на протяженіи 250 саженъ идетъ узкимъ желобомъ и Піенжяенгъ, по которому дорога слѣдуетъ частью въ естественной, а частью въ искусственной выемкѣ. Остальные перевалы представляютъ затрудненія, главнымъ образомъ, потому, что дорога по нимъ идетъ частыми зигзагами. Проходя по долинамъ рѣкъ, дорога постоянно переходитъ съ одного берега на другой.

Для перехода черезъ рѣчки мостовъ не имѣется, но въ обыкновенную воду онѣ проходимы въ бродъ. Высокая же вода держится не болѣе 2—3 дней. Мѣстами переходы черезъ рѣки затрудняются крутизной береговъ.

Грунтъ дороги глинистый, быстро размокающій отъ дождей. Мѣстами къ глинѣ примѣшивается песокъ, а иногда, особенно на перевалахъ, встрѣчается каменистый грунтъ. Отъ с. Шокори до с. Піенжа дорога проходитъ по галькѣ или мелкому булыжнику.

Дорога на всемъ протяженіи отъ Кенхына до Садзипей вполнѣ доступна для колеснаго движенія. Нѣкоторое затрудненіе можетъ встрѣтиться на перевалахъ, а также при самомъ выходѣ изъ гор.

---

*) А. Баіовъ. Военно-географическій и статистическій очеркъ Сѣверной Кореи.

Кенхына, гдѣ дорога поднимается по нѣсколькимъ каменнымъ ступенямъ и на участкѣ, въ 50 саж. длиною, за д. Нынкуби, гдѣ дорога очень узка.

Водой дорога вполнѣ обезпечена на всемъ протяженіи, за исключеніемъ переваловъ. Въ топливѣ можетъ встрѣтиться недостатокъ на первой половинѣ дороги. Мѣстность вдоль дороги, за исключеніемъ участка отъ д. Іензанъ до д. Шокори, населена довольно густо. Однако, запасы продовольствія можно найти лишь на небольшія команды.

Маршрутъ № 4*).

Отъ д. Са-дзи-пей (Са-санъ-ги) до д. Осимни-цяньг-пенъ).

Вся длина маршрута около 52 верстъ. На большей части своего протяженія онъ или колесный, или легко обращается въ колесный; исключеніе составляютъ участки отъ 13-й версты и до 20-й (каньонъ ручья Юрамъ-ца-мури), мостъ черезъ рѣку Шо-ду-шю, участокъ дороги между 25 и 26 верстами передъ деревней Пе-ко-пенъ и подъемъ на скалу Хой-жунгъ-бауи на 30 верстѣ. Кромѣ послѣдняго, всѣ участки эти обходятся другою, болѣе короткой дорогой.

На всемъ протяженіи маршрута вода и топливо въ изобиліи, фуражъ имѣется въ незначительномъ количествѣ (подножный); что же касается до продовольствія и квартиръ, то ихъ нѣтъ.

Деревня Са-дзи-пей (Са-санъ-ги) имѣетъ значеніе, какъ узелъ путей, связующихъ самое широкое мѣсто долины Іенъ-мень-сусъ Шо-ду-шю; дер. Тунгъ-чангъ-піонгъ (20-я в.) представляетъ узелъ съ путемъ, идущимъ вверхъ по Шо-ду-шю отъ Тумангана (Тумень-ула) и, не будь выхода другой вѣтви пути отъ Іенъ-менъ-су у д. Пекопенъ, позиція у нея рѣшительно запирала бы всѣ кратчайшіе пути отъ Мусана на плоскогорье. Деревня Ку-дзенъ-венъ—собственно край плато надъ нею—запираетъ всѣ кратчайшіе пути изъ Мусана на плоскогорье и имѣетъ, ввиду этого, очень важное значеніе при оборонѣ плоскогорія.

Общее значеніе маршрута состоитъ въ томъ, что онъ является участкомъ кратчайшаго пути отъ г. Мусана къ г. Кап-сану, а слѣдовательно и далѣе къ низовьямъ Ам-нок-гана (Ялу); единственный поперечный путь на немъ является собственно дополненіемъ къ его началу, а тропы отъ Са-санъ-ги не могутъ имѣть по своей труднопроходимости особаго значенія.

---

*) Сѣверная Корея. Труды осенней экспедиціи 1898 г.; ред. Подполковника барона Корфъ.

Маршрутъ № 5 *).

Отъ д. Осимни-Цяньг-пенъ до д. Менданготи, съ обходомъ отъ д. Янхы на д. Хапшю.

Общая длина маршрута 80½ верстъ. Дорога на всемъ протяженіи вьючная. Первыя 57 верстъ она поднимается по долинѣ р. Шодушю (Уегарами) и одной изъ составляющихъ послѣднюю рѣчекъ—Намтахченъ. Переваливъ на длинномъ плоскомъ перевалѣ Норгузаръ-ліенгъ черезъ водораздѣлъ системы рѣки Тумень-ула (Туманганъ) и бассейна непосредственно Японскаго моря, и измѣнивъ общее южное свое направленіе на западное, она съ 69-й вер. идетъ внизъ по ущелью р. Янхы до 71 версты, гдѣ, взобравшись на плато, поворачиваетъ назадъ и у д. Менданготи вновь выходитъ на р. Янхы выше по теченію. Плато, въ которомъ промыты долины, всюду лѣсисто, за исключеніемъ небольшихъ воздѣланныхъ пространствъ у д.д. Осимни-Цяньг-пенъ Сегесу (13-я в.), Енбауи (16-я в.), Пуркершу-Янхы (64-я в.) и Хапшю-Нангершу (71-я в.); съ 21-й же и по 64-ю версту дорога представляетъ глухую лѣсную тропинку.

Главныя затрудненія для вьючнаго движенія составятъ: нѣсколько крутыхъ подъемовъ и спусковъ и загроможденныхъ камнями низкихъ карнизовъ на первыхъ 42 верстахъ; въ лѣсу весьма значительное количество упавшихъ деревьевъ, завалившихъ тропу; нѣкоторые броды въ лѣсу, неудобные для перехода; топкія мѣста между д.д. Нангершу и Менданготи (78-я и 79-я в.).

Мѣстность весьма мало населена на первыхъ 64½ верстахъ, до д. Пуркершу, въ томъ числѣ отъ конца сильно растянутой деревни Іенпенъ (21-я в.) и до д. Пуркершу, на протяженіи около 44 верстъ, встрѣчается лишь одна деревушка въ 9 дворовъ (Саянгде, на 42-й в.). На этомъ участкѣ есть бивачныя мѣста: не доходя караулки, на 29-й верстѣ, за урочищемъ Шомани, на 46-й—47-й верстахъ и у шалаша, на 54-й—56-й верстахъ. Вода отличнаго качества есть всюду, кромѣ какъ на перевалѣ Норгузаръ-ліенгъ, на участкѣ въ 8 верстъ (58—66). Сухой фуражъ (ячмень) въ крайне незначительномъ количествѣ можно найти лишь въ д.д. Осимни-Цяньгпенъ, Енбауи и Сапатти-Янхы; за то траву можно кое-гдѣ косить въ долинахъ и на скатахъ, особенно же въ мѣстахъ, указанныхъ выше, какъ бивачныхъ. Топливомъ путь обезпеченъ вполнѣ.

---

*) Сѣверная Корея. Труды осенней экспедиціи 1898 г.; ред. Подполковника барона Корфъ.

Мѣстность въ долинахъ и на открытыхъ участкахъ склоновъ допускаетъ боевыя дѣйствія лишь пѣхоты съ горной артиллеріей; на лѣсномъ же участкѣ орудія рѣдко могутъ пригодиться. Исключеніе изъ сказаннаго представляетъ мѣстность у д.д. Супатти-Хапшю-Нангершу, гдѣ можно оборонять позицію, фронтомъ къ г.г. Кильчу или Танчени, отрядомъ изъ трехъ родовъ оружія, при незначительной пропорціи конницы (см. описаніе позиціи у д. Хапшю). Другихъ хорошихъ позицій на этомъ пути нѣтъ, но всюду ничтожныя силы могутъ его отстаивать шагъ за шагомъ, заставляя противника прибѣгать къ труднымъ обходамъ по тайгѣ, безъ дорогъ.

Отъ описываемой дороги отдѣляются: вправо три вьючныя въ г.г. Сам-су и Кайсанъ (на первыхъ 16-ти верстахъ), а влѣво—нѣсколько тропъ къ побережью; къ д. Хапшю (71-я в.) выходятъ кратчайшіе вьючные пути съ побережья отъ г.г. Кильчу и Танчени на эту часть плоскогорья.

По значенію своему путь можетъ быть подраздѣленъ на три части: 1) до д. Енбауи (16 в.) онъ представляетъ участокъ самаго южнаго изъ продольныхъ параллельныхъ путей, пересѣкающихъ Пейктусанское плоскогорье, 2) отъ д. Сегесу (13-я в.) до д. Хапшю (71 в.), захватывая $3^1/_2$ вер. предыдущаго участка; онъ перехватываетъ всѣ вьючные пути съ побережья на плоскогорье и, будучи болѣе выдвинутъ къ морю (кромѣ первыхъ $3^1/_2$ верстъ), чѣмъ всѣ три параллельные продольные пути, является естественною линіею для ихъ прикрытія, 3) дорога отъ д. Хапшю, а также послѣднія три версты предыдущаго участка, составляютъ часть пути отъ берега моря, огибающаго съ юго-запада Пейктусанское плоскогорье.

Маршрутъ № 6*).

Отъ д. Янхы до г. Кап-сана.

Длина маршрута около 82 верстъ. Первыя 17 вер. дороги слѣдуетъ признать вьючными, такъ какъ въ началѣ второй версты подъемъ зигзагами очень узокъ и также мѣстами узокъ и неудобенъ спускъ съ перевала Нам-сіо-ріонъ; на остальномъ пути—сплошная колесная дорога. Первыя 44 версты отъ д. Янхы она идетъ по лѣсистой мѣстности, слѣдуя сперва 10 верстъ по долинѣ рѣчки, текущей къ Японскому морю. На перевалѣ Нам-сіо-ріонъ (10 вер.) дорога переходитъ въ систему р. Ам-нок-ганъ (Ялу) и идетъ по долинѣ р. Намъ-джумъ-ни до 40-й версты, гдѣ переваливаетъ черезъ очень высокій второстепенный хребетъ и спускается въ долину р. Купіонъ-донгъ-мури. На 44 верстѣ дорога выходитъ изъ лѣсовъ, а долина теряетъ свой характеръ ущелья; на 48-й верстѣ рѣчка, а съ нею и дорога, круто мѣняютъ свое с.-з. направленіе на ю.-ю.-западное. По впаденіи рѣки (71-я в.). въ р. Хе-чхен-ганъ, дорога $11^1/_2$ верстъ идетъ вверхъ по широкой ея долинѣ, на ю.-ю.-востокъ. Главными затрудненіями на пути являются: долина у д. Янхы (хотя здѣсь имѣется обходная дорога) и спускъ съ перевала Нам-сіо-ріона. По всей вѣроятности, очень небольшія исправленія могутъ сдѣлать дорогу совершенно пригодною для повозокъ.

Вода есть всюду въ изобиліи. Топливо только въ лѣсной части (до 44-й в.), за исключеніемъ отдѣльныхъ сосновыхъ кладбищенскихъ рощъ. Въ лѣсной части не придется пользоваться населенными пунктами, а становиться бивакомъ; но бивачныхъ мѣстъ мало и ихъ можно указать лишь у д. Хе-ча-піонгъ, западнаго конца деревни Хянгъ-пенъ, д. Канси-горъ-огуи-маери и д. Норгу-моги. Въ лѣсномъ участкѣ маршрута движеніе возможно только весьма узкой колонной, пока лишь со вьюками; въ западномъ участкѣ—возможно движеніе широкимъ фронтомъ, и на остановкахъ вездѣ есть возможность расположиться квартиро-бивачно. Фуражъ (подножный) зависитъ отъ времени года.

На этомъ пути имѣются позиціи близъ д. Янхы (см. описаніе позиціи у д. Хапшю) и у д.д. Канси-горъ-огуи-маери, Таймунъ-Тянкори, Шинъ-зонъ-гни и Токкоръ-квани (см. описаніе соотвѣтствующихъ позицій).

---

*) Сѣверная Корея. Труды осенней экспедиціи 1898 г. ред. Подполковника барона Корфъ.

По своему значенію маршрутъ раздѣляется на три части: 1) отъ д. Янхы до д. Норгу-моги онъ составляетъ часть большой дороги, идущей отъ моря къ верховьямъ Ам-нок-гана (Ялу) по самому подножью первого, крутого спуска съ плоскогорья; продолженіе его составляетъ дорога отъ Норгу-моги на д. Унціонъ (Унченъ). На этомъ участкѣ важные узлы—д. Янхы, откуда, какъ изъ центра, расходятся дороги къ верховьямъ и Ам-нокгана и Тумангана (Тумень-ула), а также къ прибрежной полосѣ; и мѣстность около д. Хапшю (2-го), куда выходитъ дорога съ береговой полосы, 2) участокъ отъ д. Норгу-моги до д. Токкоръ-квани представляетъ дорогу, параллельную путямъ съ верховьевъ Тумангана (Тумень-ула) на верховья Ам-нок-гана (Ялу); съ ними она связана цѣлою сѣтью дорогъ и является, вѣрнѣе всего, самою южною изъ цѣлаго снопа ихъ. Важнѣйшій узелъ здѣсь—д. Таймунъ-Тянкори, являющаяся какъ бы маневреннымъ центромъ всей этой мѣстности, 3) участокъ отъ д. Токкоръ-квани есть собственно часть маршрута Пучканъ-Кап-санъ Сам-су, т. е. пути отъ моря къ среднему Ам-нок-гану; и одновременно, участокъ кратчайшаго пути, лежащаго по материковую сторону прибрежнаго хребта, изъ нашихъ предѣловъ къ Корейскому полуострову.

Маршрутъ № 7*).

Дорога отъ г. Кап-сана на Чан-чжинъ.

Отъ г. Кап-сана до г. Чан-чжина 167 верстъ. Первыя 14 верстъ, дорога идетъ вверхъ по р. Хе-чхен-гану, причемъ $4^1/_2$ версты до ст. Чанъ-тури, по правому берегу, а далѣе по лѣвому; у с. Чанъ-тури имѣется паромъ, подымающій 6 лошадей; въ низкую воду, по близости, открывается бродъ. До с. Хоттонъ-гори (Хантоги) дорога пригодна для колеснаго движенія, но отъ этой д. до с. Хотчонъ, для слѣдованія обозовъ, потребуются весьма существенныя исправленія дороги, которыя будутъ заключаться въ уширеніи ея въ каменистомъ грунтѣ и въ уборкѣ огромныхъ камней, глубоко засѣвшихъ въ землю и дѣлающихъ проѣздъ колеснаго обоза невозможнымъ; казалось-бы легче построить два моста черезъ р. Хе-чхен-ганъ и обойти, такимъ образомъ, это трудное мѣсто другимъ берегомъ. Самая же трудная часть пути идетъ на протяженіи одной версты, противъ с. Кекчу, гдѣ дорога слѣдуетъ вдоль р. Нынгуй; здѣсь обозъ также безъ разработки дороги ни какимъ образомъ пройти не можетъ. Пройдя с. Кекчу, дорога оставляетъ долину р. Нынгуй съ тѣмъ, чтобы выйти къ ней снова у с. Уедонъ черезъ 15 в., которыя слѣдуютъ долинами двухъ небольшихъ притоковъ, раздѣленныхъ переваломъ Нынге-кугэ, на этомъ участкѣ дорога пригодна для слѣдованія обозовъ и полевой артиллеріи и, если понадобятся кое-какія исправленія, то это будетъ незначительное уширеніе дороги въ мягкомъ грунтѣ; грунтъ дороги, повидимому, размокаетъ. Далѣе 12 верстъ дорога слѣдуетъ вверхъ долиной р. Нынгуй до с. Имчанкори; первыя три версты она идетъ по лѣвому берегу, затѣмъ вверхъ по правому и послѣднія 3 версты опять по лѣвому. Дорога, хотя не совсѣмъ удобная для колесной ѣзды; но возможная; переправы черезъ рѣку Нынгуй при обыкновенномъ уровнѣ воды совершаются въ бродъ. У с. Точокарь, дорога поднимается на прибрежную террасу по крутому, но доступному для телѣгъ, подъему и пересѣкаетъ два глубокихъ оврага, при переѣздахъ черезъ которые потребуется помощь людей у с. Имчанкори дорога входитъ въ долину, впадающей здѣсь въ Нынгуй рѣки Шоханни-мури, которой слѣдуетъ 43

*) Отчетъ экспедиціи Подполковника Генеральнаго Штаба Орановскаго 1898/9 г.г. На участкѣ Угаго-ри—Чан-чжинъ маршрутъ совпадаетъ съ маршрутомъ 7а.

версты, до подъема на перевалъ Шеренъ-нень. Первыя 10 верстъ пути по этой долинѣ пригодны для колеснаго движенія, но далѣе дорога только вьючная, проложенная часто узкими, скалистыми тропинками, по которымъ телѣга никакимъ образомъ проѣхать не можетъ; исправить дорогу трудно, потому что работа будетъ въ скалистомъ грунтѣ. Дорога 16 разъ пересѣкаетъ по мостамъ р. Шоханни-мури; мосты не прочны и даже для слѣдованія вьюковъ потребуютъ исправленія. Подъемъ на перевалъ Шерень-нень тянется всего $^1/_2$ версты, но очень крутъ, такъ что къ каждой двуколкѣ придется назначить не менѣе 5-ти людей въ помощь; грунтъ подъема мягкій и дорога слѣдуетъ густымъ лѣсомъ; спускъ съ перевала менѣе крутъ, чѣмъ подъемъ и приводитъ въ долину Усандонъ; проложенная вдоль нея дорога, послѣ небольшихъ исправленій, будетъ пригодна для слѣдованія обозовъ. Прослѣдовавъ вдоль долины 10 верстъ и не дойдя двухъ верстъ до устья рѣки Усандонъ, дорога срѣзываетъ уголъ между этой рѣкой и рѣкой Вазансо, вслѣдствіе чего проходитъ по совершенно низкому и пологому перевалу Хемоги-нень, спустившись съ котораго, выходитъ въ долину рѣки Вазансо. Вдоль нея дорога идетъ вверхъ 4 версты; переправа съ праваго берега на лѣвый производится у с. Шоомури или въ бродъ, когда уровень воды это позволяетъ, или при помощи небольшой лодки, вмѣщающей всего 8 человѣкъ; дорога и здѣсь пригодна для колеснаго движенія, но за исключеніемъ небольшого участка длиною въ 50 шаговъ, гдѣ она поднимается на высоты лѣваго берега и идетъ надъ обрывомъ, слишкомъ узкимъ карнизомъ. Оставивъ долину р. Вазансо, дорога пересѣкаетъ горный хребетъ, отдѣляющій ее отъ р. Чан-чжинъ-гана, для чего поднимается на перевалъ Мемуленъ; до этого перевала 5 верстъ, дорога весьма неудовлетворительна, представляя узкую тропинку, заваленную множествомъ огромныхъ камней, но послѣ разработки, она станетъ пригодной для слѣдованія обоза. Самый подъемъ на перевалъ Мемуленъ тянется $1^1/_2$ в., крутъ, но пролегаетъ въ мягкомъ грунтѣ и хорошо разработанъ, такъ что двуколки, при помощи людей, могутъ на него подняться. Спускъ легче подъема и также пролегаетъ густымъ лѣсомъ. Отъ перевала Мемуленъ до рѣки Чан-чжинъ-гана, дорога слѣдуетъ 16 верстъ долиною рѣки Шемури-анканъ и столь хороша, что пригодна даже для слѣдованія полевой артиллеріи. Около с. Огуй совершается переправа черезъ рѣку Чан-чжин-ганъ, которая имѣетъ здѣсь 140 шаговъ ширины и въ бродъ непроходима, а между тѣмъ, для переправы имѣются только небольшія лодки, поднимающія не болѣе 8-ми человѣкъ каждая; матеріалъ для устройства моста имѣется по близости. Отъ с. Огуй до впаденія въ р. Чан-чжин-ганъ рѣки Ендынъ-гана, дорога идетъ 32 версты лѣвымъ берегомъ р. Чан-чжин-гана и представляетъ здѣсь поперемѣнно, то участки хорошей дороги, то весьма плохой, такъ что въ общемъ, безъ исправленія, для слѣдованія колесныхъ обозовъ не пригодна. Неудобства этой дороги заключаются въ узкихъ, извилистыхъ карнизахъ со множествомъ

спусковъ и подъемовъ, которыми она проложена всюду, гдѣ горы обрываются отвѣсными скалами къ рѣкѣ; въ такихъ мѣстахъ проложено обыкновенно два карниза, одинъ выше, а другой ниже; по нижнему, который удобнѣе, производится движеніе при маломъ уровнѣ воды въ рѣкѣ, а по верхнему тогда, когда нижній бываетъ залитъ. Дорога пересѣкаетъ двѣ крупныя рѣки, Точильдон-мури и Коранъ-мури, по недостаточно прочнымъ мостамъ; но обѣ рѣки проходимы въ бродъ. Отъ устья рѣки Ендыкъ-гана дорога идетъ вверхъ по правому берегу этой рѣки 6 верстъ и переправляется черезъ нее по прочному мосту противъ г. Чан-чжинъ. Дорога имѣетъ здѣсь тотъ-же характеръ, какъ по рѣкѣ Чан-чжин-гану. Такимъ образомъ, дорога изъ г. Кап-сана въ г. Чан-чжинъ пересѣкаетъ два весьма высокихъ горныхъ хребта по переваламъ Шеренъ-ненъ и Мемуленъ и три большихъ рѣки: Хечен-ганъ, Вазансо и Чан-чжинъ-ганъ; особенныя затрудненія представитъ рѣка Чанчжинъ-ганъ, какъ требующая устройства переправы; наиболѣе трудные участки пути пролегаютъ по долинѣ р. Шоханни-мури и р. Чан-чжинъ-гана; разработка пути въ этихъ мѣстахъ для колеснаго движенія потребуетъ много времени. Мѣстность вдоль дороги населена сравнительно не густо, въ среднемъ не болѣе 8—9 семействъ на версту пути; болѣе густо населены берега рѣкъ Хечхен-гана и Нынгуй; наиболѣе рѣдкое населеніе живетъ въ долинѣ р. Шоханни-мури. Водою и топливомъ путь обезпеченъ хорошо.

Маршрутъ № 7а*).

Ни-уонъ—Шегори—Угагори—Шоомури-Бемури—Чан-чжинъ (265 вер.).

На протяженіи шести верстъ отъ города Ни-уона дорога колесная, вполнѣ пригодная для движенія всѣхъ родовъ войскъ. Далѣе, до пер. Квольенгъ, дорога представляетъ собою узкую, каменистую тропу, по которой движеніе артиллеріи и обоза невозможно. Горная артиллерія можетъ идти на вьюкахъ. Подъемъ и спускъ пер. Квольенгъ пологи, не болѣе 20^0 крутизны. Такой видъ дорога сохраняетъ до дер. Шансорпи, откуда снова становится удобной для движенія на колесахъ до дер. Дзяншанцонъ. Отъ упомянутой деревни путь пролегаетъ по карнизу надъ горной рѣчкой и становится неудобнымъ для движенія артиллеріи. Наиболѣе затруднительнымъ является мѣсто вблизи дер. Чиктонъ, гдѣ дорога, перерѣзывая горный отрогъ, имѣетъ крутые подъемъ и спускъ. Самый перевалъ узокъ и каменистъ. Отъ дер. Чиктонъ дорога входитъ въ узкую долину въ направленіи сѣверо-запада, становится каменистой и трудно-проходимой для артиллеріи. Верстахъ въ пяти отъ деревни Чиктонъ начинается подъемъ на пер. Ху чжи-ріонъ, лежащій на климатическомъ хребтѣ Корейскаго плоскогорія. Подъемъ на перевалъ, благодаря извилинамъ дороги, продолжается около 2-хъ часовъ. Предѣльныя крутизны его не свыше 25^0, но движеніе на колесахъ все же тяжело. Для обоза и артиллеріи будетъ необходима припряжка лишнихъ лошадей. Спускъ съ перевала очень короткій и совершенно пологій. Отъ перевала Ху-чжи-ріонъ до дер. Хонсуанни идетъ хорошая колесная дорога. Передъ самой деревней она переходитъ рѣчку по ненадежному мосту. За дер. по косогору полого поднимается на небольшой пер. Хогарьенгъ. Спускъ съ перевала короткій и крутой до 30^0. На подъемѣ и спускѣ движеніе колеснаго обоза и артиллеріи будетъ затруднительно. Перейдя съ перевала въ долину, дорога часто переходитъ горный ручей по ненадежнымъ свайнымъ мостикамъ. Дойдя до дер. Чами по каменистому мѣсту, далѣе до пер. Мадарьенгъ (Мятоненъ) вполнѣ удобна для движенія. Подъемъ на этотъ перевалъ длинный и пологій—не болѣе 20^0. Спускъ очень крутой до 35^0. Артиллерію на немъ придется спускать на лямкахъ при помощи людей. Отъ перевала Мадарьенгъ идетъ хорошая колесная дорога до дер. Обнгоръ, гдѣ, повернувшись почти на югъ, она становится все уже и уже тропой поднимается на пер. Санкоге. Спускъ съ него совершенно не разработанъ и очень

*) Рекогносцировка штабсъ-капитана Хлѣбникова, произведенная въ 1904 г.; отъ д. Угаго-ри до г. Чан-чжинъ маршрутъ совпадаетъ съ маршрутомъ Подполковника Орановскаго (№ 7).

крутъ. Для колеснаго обоза и артиллеріи Санкоге непроходимъ. Горную артиллерію и вьюки спускать придется на лямкахъ. Отъ деревни Обнгоръ имѣется и другая дорога, обходящая перевалъ Санкоге, но она проходима лишь въ лѣтнее время, такъ какъ часто переходитъ съ одной стороны на другую рѣку Нынгунмури черезъ глубокіе броды. И тотъ и другой пути выводятъ къ дер. Янгори. Путь съ перевала Санкоге передъ самой деревней переходитъ рѣку Нынгунмури по мосту вполнѣ надежному. Отъ деревни Янгори до первой половины дер. Шешюдонъ по короткимъ и пологимъ переходамъ черезъ небольшіе горные отроги и по мостамъ съ одного берега рѣчки на другой, дорога, хотя и колесная, плоха. У первой половины дер. Шешюдонъ дорога, обходя рѣчку, поднимается на короткій, но крутой перевалъ горнаго отрога, откуда полого спускается ко второй половинѣ дер. Шешюдонъ; отъ нея дорога превращается въ узкую, каменистую тропу, по которой обозъ и артиллерія можетъ двигаться лишь на вьюкахъ. Тропа эта, поднимаясь по горной рѣчкѣ безъ названія, нѣсколько разъ переходитъ ее съ берега на берегъ по мостамъ, негоднымъ даже для переправы конницы. Встрѣчается на этомъ участкѣ нѣсколько узкихъ и опасныхъ карнизовъ. Отъ дер. Парибонъ до пер. Шеренніенгъ дорога вполнѣ удобна для движенія даже на колесахъ. Подъемъ на перевалъ Шеренніенгъ короткій, но крутой, свыше 20^0. Спускъ пологій. Перевалъ совершенно не разработанъ и артиллерія и обозъ идти могутъ лишь на вьюкахъ. Отъ перевала идетъ хорошая, колесная дорога до дер. Шоомури, гдѣ лѣтомъ переправляются вплавь, или на лодкахъ, а зимою по льду черезъ рѣку Шоомури (Чанчалинганъ 2-й по картѣ Барона Корфа). Въ двухъ верстахъ отъ дер. Шоомури, около дер. Ошоомури, отходитъ дорога на дер. Шегори. Отъ дер. Ошоомури до пер. Бе (Бемурьенгъ) идетъ узкая каменистая тропа. Движеніе обоза и артиллеріи возможно лишь на вьюкахъ. Подъемъ и спускъ на перевалѣ пологи. Подъемъ совершенно не разработанъ. Отъ подошвы перевала вплоть до послѣднихъ фанзъ дер. Бемури, лежащихъ на обѣихъ сторонахъ р. Бемури, идетъ хорошая колесная дорога. У дер. Бемури черезъ каменистый, но неглубокій бродъ, дорога переходитъ на лѣвую сторону р. Бемури и выходитъ на путь между Чан-чжиномъ и Хам-хынгомъ. Въ зимнее время движеніе, отъ послѣднихъ на правомъ берегу р. Бемури фанзъ, идетъ внизъ по рѣкѣ до дер. Соксэдеги и здѣсь переправляются на лѣвый берегъ по льду. До дер. Танморо дорога мѣстами пригодна для движенія на колесахъ, но въ общемъ характеръ движенія возможенъ вполнѣ лишь на вьюкахъ. Такова-же дорога до дер. Куанцонъ. Отъ нея до Чан-чжина возможно движеніе колесное. На участкѣ Бемури-Чан-чжинъ путь, очевидно, разрабатывается и небольшая саперная работа можетъ превратить его безъ особыхъ затратъ и усилій въ хорошую колесную дорогу.

Маршрутъ № 7б*).

Путь Шоомури-Шегори 143 версты.

Отъ дер. Шоомури до дер. Тарачи идетъ хорошая вьючная тропа. Верстахъ въ 8-ми отъ дер. Ошоомури она поднимается на горный отрогъ, сильно суживается и затѣмъ крутымъ короткимъ спускомъ снова переходитъ въ долину рѣки. Отъ дер. Тарачи до дер. Самшумури тропа идетъ лѣсомъ, еле замѣтна, мѣстами завалена свалившимися деревьями и громадными камнями. На этомъ участкѣ, между упомянутыми выше деревнями, тропа переходитъ черезъ перевалъ Тарачиньенгъ. Движеніе на этомъ участкѣ возможно лишь для небольшихъ разъѣздовъ и пѣхоты. Отъ дер. Самсумури тропа идетъ вдоль р. Самшимури до дер. Шунаньпенъ; здѣсь она болѣе разработана. Отсюда до д. Сюдонъ—хорошая колесная дорога, которая полого поднимается на пер. Тонпарьенгъ. Спускъ съ него—узкая, каменистая тропа, совершенно непригодная для движенія на колесахъ до дер. Томпи. Далѣе черезъ Шегори до гор. Пук-чана—хорошая колесная дорога. Путь всего этого участка—Шоомури—Шегори, по общему характеру своему, пригоденъ лишь для пѣхоты и небольшихъ частей конницы.

На описанныхъ путяхъ движеніе зимой особенно затруднительно, такъ какъ выпавшій снѣгъ легко таетъ на камняхъ и образуетъ ледяные наросты на дорогахъ. Кромѣ того, почвенныя воды, просачиваясь въ разсѣлинахъ скалъ, подъ которыми во многихъ мѣстахъ проходятъ дороги, дѣлаютъ такіе участки крайне опасными для движенія лошадей, кованныхъ даже и на острые шипы. Мосты вездѣ свайные, крайне примитивнаго устройства. Настилка, состоящая изъ круглыхъ бревенъ, во время обмерзанія тающаго снѣга или дождя, захваченнаго морозомъ, является серьезнымъ препятствіемъ. Самые пролеты мостовъ во многихъ мѣстахъ длинны и переводины часто гнилыя, гнутся даже при переходѣ одиночныхъ лошадей. Поправка такихъ мостовъ исполнена можетъ быть легко при имѣніи рабочихъ рукъ, такъ какъ вездѣ изобиліе лѣса.

Движеніе всѣхъ родовъ оружія безъ предварительной саперной работы и безъ подрывныхъ средствъ на описанныхъ дорогахъ совершенно невозможно.

---

*) Рекогносцировка штабсъ-капитана Хлѣбникова, произведенная въ 1904 г.

Маршрутъ № 8*).

Отъ г. Чан-чжинъ до г. Іонвенъ.

Длина маршрута около 210 верстъ, при общемъ направленіи на Ю.-Ю.-З.

Дорогу слѣдуетъ признать, въ общемъ, вьючной. Однако, на ней есть много участковъ, гдѣ и нынѣ вполнѣ возможно колесное движеніе (если не считать непрочныхъ мостовъ, громадное большинство коихъ, впрочемъ, можетъ быть обойдено въ бродъ), а на другихъ потребуется лишь ограниченное количество исправленій. Такъ, на первыхъ 30 верстахъ потребуется ихъ нѣсколько; затѣмъ до 93-й версты лишь одно мѣсто (на 44-й) потребуетъ уширенія, а на остальномъ протяженіи этого участка и нынѣ проѣздъ возможенъ. Съ 93-й по 103-ю версту дорога становится вьючною; далѣе же, за немногими исключеніями, вновь колесной до 122-й в., откуда 7 верстъ идетъ опять вьючный участокъ. Съ 129-й по 141-ю версту возможно движеніе повозокъ, прерываемое далѣе верстъ на 5—10. Затѣмъ и до 170-й версты вновь возможно колесное движеніе (если не считать парома на 67-й верстѣ); съ 170-й же версты до конца дорогу слѣдуетъ признать исключительно лишь вьючной, и здѣсь, между 170-й и 200-й верстами находится наихудшій участокъ дороги, мѣстами представляющій затрудненія для вьючнаго движенія.

Выйдя изъ г. Чан-чжина, дорога идетъ глубокими, древними геологическими долинами съ сильно командующими берегами, первыя 7 верстъ спускаясь внизъ по р. Чанчжинъ-кангу № 3, а слѣдующія 54 версты поднимаясь вдоль лѣваго берега р. Чанчжинъ-кангъ № 2. Затѣмъ она отлого переваливаетъ въ пологую долину р. Шешакангъ, по которой поднимается вплоть до перевала Хван-хву-ріенъ (94-я вер.), гдѣ идетъ около 3 верстъ крупнымъ, густымъ лѣсомъ. Отъ перевала и до д. Сачанъ (131-я в.) дорога спускается къ ущелью р. Шанг-чан-хана, откуда по ущелью его притока поднимается на перевалъ Ханчеріонъ (141-й в.). Отсюда она спускается ущельями—сперва р. Кхынангомъ до д. Яксу (166-я вер.), а затѣмъ р. Тай-дон-гана до д. Тольморо (202-я верста); послѣ чего, переваливъ черезъ перевалъ Камньенгъ (206-я в.), по ручью, притоку Тай-дон-гана, выходитъ къ г. Іонуону.

Населенность вдоль маршрута средняя и довольно равномѣрная. Удобныхъ бивачныхъ мѣстъ, до снятія хлѣбовъ, нѣтъ. На первыхъ 93 верстахъ можно разсчитывать продовольствовать мѣстными

*) Сѣверная Корея. Труды осенней экспедиціи 1898 г.: ред. Подполковника барона Корфъ.

средствами незначительный отрядъ, ибо здѣсь лежитъ городъ Чанчжинъ, потомъ до д. Кучингъ 60 верстъ идетъ торговый трактъ въ богатый г. Хам-хынгъ, а затѣмъ лежитъ довольно плодородная долина р. Шешакангъ. Въ бассейнѣ же р. Тай-дон-гана (съ 93-й в.) можно найти продовольствіе лишь для отдѣльныхъ командъ; за исключеніемъ, развѣ, г. Іонвена, періодическій базаръ котораго можетъ доставить кое-какія средства. Вода отличнаго качества имѣется всюду, кромѣ переваловъ. Топливо имѣется въ изобиліи лишь на перевалѣ Хван-хву-ріенгъ; въ долинѣ Чанчжинъ-канга лѣсъ попадается на вершинахъ горъ; въ прочихъ же мѣстахъ путь вовсе не обезпеченъ топливомъ, и только на берегахъ Тай-дон-гана кое-гдѣ, ближе къ Іонвену, попадаются кладбищенскія рощи и небольшіе перелѣски. Фуражемъ путь обезпеченъ плохо, особенно въ виду того, что въ бассейнѣ Тай-дон-гана нѣтъ ни овса, ни ячменя, и лошадей придется кормить кукурузой.

Отряду изъ трехъ родовъ оружія представится возможность дѣйствовать лишь у д. Кучингъ, въ долинѣ рѣки Шеша-кангъ и у г. Іонвена; въ прочихъ мѣстахъ, за ничтожными исключеніями, умѣстнѣе всего будутъ отряды изъ пѣхоты съ горной артиллеріей.

Позиціи имѣются: у д. Кучингъ фронтомъ къ югу (см. описаніе позиціи у д. Куджинъ) и у г. Іонвенъ, фронтомъ и къ югу, и къ западу (см. описаніе позиціи у г. Іонвенъ). Сверхъ того можно оборонять: отрогъ у д. Кобауи (7-я в.), для прикрытія г. Чанчжина, возвышенность за д. Янгошу (26-я в.), отрогъ за д. Токшильдонгъ (29-я в.) и возвышенности у д.д. Сокпатти и Когедонгъ (93-я в.); всѣ три—фронтомъ къ сѣверу; перевалъ Камньенгъ (206-я в.)—фронтомъ въ обѣ стороны; кромѣ того, начиная съ перевала Ханчеріонъ (141 в.) можно найти нѣсколько арьергардныхъ позицій.

Изъ отходящихъ въ сторону дорогъ главнѣйшее значеніе принадлежитъ, какъ то видно будетъ далѣе, дорогамъ изъ д. Бемури въ г. Кап-санъ и изъ д. Кучингъ въ г. Хам-хынгъ; изъ узловъ же дорогъ важнѣйшими являются д. Кучингъ, своею позиціей прикрывающій дороги, расходящіяся у д. Бемури и г. Чан-чжинъ (см. описаніе позицій).

По назначенію своему описываемый путь можетъ быть подраздѣленъ на двѣ части, причемъ участокъ отъ д. Бемури до д. Кучингъ является общимъ для обѣихъ. Отъ г. Чан-чжина до д. Кучингъ (60-я в.) дорога является участкомъ кратчайшаго пути отъ Японскаго моря (г. Хам-хынга) къ средней Маньчжуріи (переправѣ черезъ р. Ам-нок-ганъ (Ялу) у д. Мао-еръ-шань); отъ д. Бемури же (44-я в.) до конца маршрута она составляетъ участокъ кратчайшаго изъ путей (черезъ г. Кап-санъ), ведущихъ изъ нашихъ предѣловъ къ Корейскому перешейку на материковую сторону приморскаго хребта.

Маршрутъ № 9*).

Отъ г. Іонуонъ (Іон-венъ) до г. Пень-ньянъ (черезъ г.г. Маинсанъ, Ынсанъ (Юн-санъ) и Ча-санъ.

Общая длина маршрута около $140^1/_2$ верстъ. Дорога можетъ быть признана вполнѣ колесною (кромѣ нѣсколькихъ мостовъ, обходимыхъ въ межень въ бродъ), начиная отъ долины Ынсанской рѣчки (88-я в.); до этого же мѣста потребуются кое-какія исправленія, въ общемъ незначительныя, для обращенія ея въ колесную.

Затрудненіе для вьючнаго движенія встрѣчается лишь на низкомъ карнизѣ на 20-й верстѣ; однако, его легко совершенно обойти.

По характеру прилегающей мѣстности путь можетъ быть подраздѣленъ на три участка. На первомъ до 70-й версты дорога идетъ сперва ущельями, отъ времени до времени расширяющимися, а съ 44-й версты долинами ручьевъ, имѣющими $^1/_4$—$^3/_4$ версты ширины; лишь на 53-й верстѣ долина расширяется свыше двухъ верстъ. По пути нѣсколько незначительныхъ переваловъ. Съ 70-й по 83-ю в. дорога идетъ холмами, а затѣмъ до конца маршрута широкими долинами, причемъ возвышенности переходятъ подъ конецъ въ увалы. На 101-й верстѣ дорога переходитъ на правый берегъ р. Тайдонгана, пользуясь паромной переправой.

Населенность вдоль пути довольно плотная, кромѣ первыхъ 10-ти верстъ и съ 68-й по 76-ю в.; особенно густо становится населеніе въ долинѣ р. Тайдонгана и подходя къ г. Пень-ньяну. Изъ населенныхъ пунктовъ, сверхъ послѣдняго, выдѣляются по числу дворовъ, г. Іонуонъ (Іон-венъ), г. Маинсанъ (30-я в.), д. Пукчанъ (50-я в.), г. Ынсанъ (Юн-санъ) (91-я в.), г. Ча-санъ (102-я в.) и д. Саяндангъ (113 в.); всѣ они, кромѣ г. Іонуона (Іон-венъ) (125 дворовъ), имѣютъ не менѣе 200 дворовъ. Г. Пень-ньянъ же насчитываетъ до 12.000 жителей и вмѣщаетъ, сверхъ того, бивачныя мѣста внутри стѣнъ города. Въ прочихъ мѣстахъ, до снятія хлѣбовъ, удобныхъ бивачныхъ мѣстъ нѣтъ; особенно въ виду почти полнаго отсутствія топлива, каковымъ могутъ послужить лишь кладбищенскія рощи, появляющіяся въ довольно значительномъ числѣ съ 70-й версты.

---

*) Сѣверная Корея. Труды осенней экспедиціи 1898 г.; ред. Подполковника барона Корфъ.

Продовольствіе мѣстными средствами возможно: до г. Маин-сана (30 в.) лишь для отдѣльныхъ командъ; далѣе, до долины рѣки Тайдонгана (98-я в.) для весьма незначительнаго отряда; отсюда же и до конца жители могутъ продовольствовать болѣе значительный отрядъ, въ виду торговаго движенія, существующаго по дорогѣ Ча-санъ—Пень-ньянъ и близости этого послѣдняго, какъ крупнаго торговаго центра. Послѣднее значеніе Пень-ньяна позволяетъ смотрѣть на него также, какъ и на пунктъ, удобный для сбора и сосредоточенія запасовъ.

Въ отношеніи фуража путь обезпеченъ такъ же, какъ и продовольствіемъ, съ тою разницею, что лишь до 98-й версты можно разсчитывать на траву по горамъ; за то далѣе почти полное отсутствіе ея замѣнится достаточнымъ количествомъ зернового фуража. Вода отличнаго качества имѣется почти всюду; наиболѣе длинные участки безъ проточной воды находятся: между 34-й и 44-й верстами, 58-й и 67-й в., 67-й и 76-й в., 109-й и 121-й в., 132 и 141-й верстами. Однако, въ половодье появляются во многихъ мѣстахъ ручьи, которые близъ Пень-ньяна въ межень расходуются на орошеніе.

За малыми исключеніями, мѣстность вдоль второй половины маршрута допускаетъ дѣйствія отрядовъ изъ трехъ родовъ оружія, особенно подходя къ г. Пень-ньяну; однако, здѣсь не слѣдуетъ упускать изъ виду появляющіяся болотистыя поля съ узкими плотинками между ними.

Позиціи по пути имѣются: у г. Іонуона (Іон-венъ) фронтомъ къ западу и къ югу, у д. Ньюнгдобанъ 2-й (на 53-й в.), фронтомъ какъ къ Іонуону, такъ и къ Пень-ньяну, у д. Качангъ (на 60-й в.) фронтомъ къ Іонуону (см. описаніе позицій); у д. Чонсанги (88-й в.), у г. Ынсана (Юн-санъ) (на 92-й в.), у д. Торкугейо (на 98-й в., см. описаніе позицій) и у д. Пхунденгъ (на 104-й в.), всѣ четыре фронтомъ къ Пень-ньяну; за д. Саяндангъ (на 114-й в.) и у перевала Нунконге (на 135-й в.), обѣ фронтомъ къ сѣверу; наконецъ, вокругъ г. Пень-ньяна есть отлично примѣненныя къ мѣстности старинныя стѣны, а вокругъ него китайскіе форты, и онъ можетъ быть обороняемъ фронтомъ въ любую сторону.

Отъ описываемой дороги отдѣляется весьма значительное число боковыхъ. Отходящія вправо до г. Ча-сана (102-я в.) ведутъ въ долину р. Чинъ-чанъ-гана, сосредоточиваясь, по пути, почти въ г.г. Ток-ченъ и Хичхенъ; послѣ же г. Ынсана (Юн-сана) онѣ всѣ ведутъ въ промежутокъ между низовьями названной рѣки и р. Тайдонгана. Отходящія влѣво выводятъ: до г. Маин-сана (30-й в.) къ побережью бухты Броутонъ на линію г.г. Хам-хынгъ—Коуонъ; начиная же отъ г. Маин-сана, на Корейскій полуостровъ, связываясь черезъ г. Янг-дэкъ съ г. Генсаномъ.

Описываемый путь, по значенію своему, естественно дѣлится на два участка: до г. Ча-сана онъ пересѣкаетъ сѣть кратчайшихъ путей отъ порта Лазарева къ нижнему Ам-нок-гану (Ялу); за этимъ городомъ же онъ является участкомъ кратчайшаго пути какъ отъ г. Пень-ньяня (а за нимъ—съ полуострова) къ д. Маоерлшань на Ам-нок-ганѣ, такъ и изъ нашихъ предѣловъ къ полуострову, по материковую сторону приморскаго хребта. Наконецъ, отъ д. Камбуги (137-я в.) до Пень-ньяна онъ составляетъ часть кратчайшаго пути съ полуострова къ нижнему Ам-нок-гану.

Маршрутъ № 10 *).

Отъ г. Кей-уена въ г. Хе-ріянгъ черезъ г. Хай-енгъ.

Дорога отъ переправы черезъ р. Тумень-ула (Туманганъ) черезъ Кай-уенъ въ г. Хе-ріянгъ, длиною въ 74 версты, слѣдуетъ до Кей-уена 7 верстъ, по долинѣ рѣки Шеншени; въ 2-хъ верстахъ отъ города она переходитъ на плато по легкому подъему; въ дождь дорога сильно размокаетъ, но вообще пригодна для колеснаго движенія. Отъ г. Кей-уенъ 24 версты до с. Когонынъ-дока дорога идетъ вообще по мягкому грунту, имѣетъ ширину въ 3 шага, особенно крутыхъ подъемовъ и спусковъ нѣтъ, но она пересѣкаетъ семь увaловъ и шесть рѣченокъ между ними; подъемы на увалы и спуски съ нихъ мѣстами довольно круты, но не длинны, шаговъ 50—100 и, если для прохода обозовъ потребуютъ исправленій, то самыхъ незначительныхъ, при помощи шанцеваго инструмента. Главное неудобство этого участка пути заключается въ томъ, что грунтъ отъ дождей сильно размокаетъ, превращаясъ въ невылазную топь; большинство рѣчекъ, пересѣкаемыхъ здѣсь дорогой по бродамъ, не представляетъ затрудненій, но двѣ изъ нихъ имѣютъ топкое дно.—Слѣдующія 15 верстъ до с. Самни, дорога идетъ лѣвымъ берегомъ р. Оронченъ и лѣвымъ берегомъ р. Нимчанъ; она пригодна для обозовъ безъ разработки; тамъ гдѣ дорога идетъ по пашнямъ она размокаетъ, на прочихъ участкахъ идетъ по камнямъ и щебню; въ двухъ мѣстахъ прилегаетъ у подошвы скалъ по насыпной изъ камней дамбѣ, настолько узкой, что колеса едва, едва помѣстятся. На этомъ участкѣ она пересѣкаетъ много чрезвычайно каменистыхъ руселъ высохшихъ потоковъ, впадающихъ въ Оронченъ, переѣзды черезъ которыя не всюду удовлетворительны. Отъ с. Самни до г. Хай-енга дорога пересѣкаетъ раздѣляющій ихъ хребетъ по перевалу Оскулынъ; подъемъ тянется пять верстъ, мѣстами извилистъ и крутъ, но вообще пригоденъ для обозовъ, хотя потребуется помощь людей; спускъ тянется двѣ версты и такого-же характера, какъ подъемъ; грунтъ частью размокаетъ; послѣднія двѣ Хайенга идутъ по долинѣ р. Нимчанъ, которая, въ этомъ мѣстѣ, нѣсколько болотиста. Отъ г. Хайенга до перевала Сааридза, дорога слѣдуетъ 12 верстъ вдоль долины небольшой рѣчки Оохы;

*) Очеркъ экспедиціи Подполковника Генеральнаго Штаба Орановскаго 1898/9 г.г.

выйдя изъ города проходитъ въ бродъ небольшую рѣчку, затѣмъ три версты пересѣкаетъ пологій увалъ и наконецъ выходитъ въ долину рѣки Оохы; дорога вдоль нея вообще удобна, есть всего двѣ, или три рытвины, спуски и подъемы которыхъ придется нѣсколько исправить. Самый подъемъ на перевалъ Сааридза на протяженіи шаговъ 200 крутъ и потребуетъ для обозовъ помощи людей; грунтъ размокаетъ. Отъ вершины перевала дорога идетъ по гребню отрога и вполнѣ хороша, спускъ съ высотъ начинается только въ 2-хъ верстахъ отъ Хе-ріянга и пригоденъ для телѣгъ, но придется тормозить. Передъ городомъ дорога пересѣкаетъ въ бродъ рѣчку Уензанъ и соединяется съ дорогой изъ г. Кен-хы на Кыген-фу.

Сведя все сказанное объ этой дорогѣ, найдемъ, что, двигаясь отъ берега Тумень-ула (Тумангана) къ г. Хе-ріянгу черезъ г. Хай-енгъ, придется пересѣчь два перевала Оскулинъ и Сааридза; оба пригодны для движенія обозовъ безъ разработки, но на небольшихъ участкахъ потребуется помощь людей. Въ сухое время года, дорога имѣетъ много достоинствъ, которыя, однако, теряются съ наступленіемъ дождей, потому что грунтъ на всемъ протяженіи дороги, за исключеніемъ нѣкоторыхъ участковъ пути въ долинѣ рѣкъ Орончена и Нимчана, сильно размокаетъ. На первой части пути до с. Самни населеніе вдоль дороги густое, затѣмъ оно становится рѣже, а отъ перевала Сааридза до Хе-ріянга населенныхъ пунктовъ вблизи дороги нѣтъ; воды достаточно; наибольшій участокъ пути безъ воды длиною пять верстъ находится западнѣе перевала Сааридзе; топливо можетъ быть найдено въ долинѣ рѣки Орончена и Нимчана, гдѣ попадаются сосновыя рощи и лиственныя деревья, на прочемъ пути топлива нѣтъ. Населеніе сѣетъ и ячмень и овесъ. Отрядъ съ обозомъ можетъ свободно пройти все разстояніе въ 4 перехода, которое удобнѣе всего распредѣлить такъ: 1-й переходъ отъ переправы черезъ Туманганъ (Туманганъ) до с. Анентинъ 19 верстъ, 2-й до с. Чарибе—21 верста, 3-й до г. Хай-енга 15 верстъ и 4-й до г. Хе-ріянга 19 верстъ.

Маршрутъ № 10а*).

Дорога отъ г. Кей-уена въ Хе-ріянгъ по берегу рѣки Тумень-ула (Тумангана).

Вторая дорога, отъ переправы черезъ рѣку Тумень-ула (Тумганъ) противъ г. Кей-уена, къ г. Хе-ріянгу, идетъ черезъ г. Онь-сенгъ и Чонг-сенгъ и имѣетъ длину 112 верстъ. Первыя 12 верстъ, до с. Хурюмъ-тина, дорога идетъ по пашнямъ долиной рѣки Тумень-ула (Тумангана), у подошвы крайнихъ отроговъ корейскихъ горъ. Дорога превосходная, полотно ровное, шириной до 6-ти шаговъ, но грунтъ сильно размокаетъ отъ дождей. Отъ с. Хурюмъ-тинъ дорога втягивается въ узкое ущелье рѣки Тумень-ула (Тумангана), вдоль котораго слѣдуетъ 12 верстъ до с. Хуанпхетини; здѣсь дорога идетъ частью извилистымъ карнизомъ, слишкомъ узкимъ для полевой артиллеріи, или по песку и камнямъ, составляющимъ русло Тумень-ула (Тумангана); вообще дорога неудовлетворительна; разработка въ скалистомъ грунтѣ будетъ трудна; корейскія телѣги могутъ проходить. У с. Хуанпхетини дорога оставляетъ долину р. Тумень-ула (Тумангана) и по долинѣ небольшого притока подымается 4 версты на перевалъ Пайлей; подъемъ пригоденъ для повозокъ, но необходимо будетъ назначить людей въ помощь обозу. Слѣдующія 9 верстъ, до г. Онь-сенга, дорога пересѣкаетъ нѣсколько уваловъ, которые сами по себѣ не представляютъ затрудненія для обоза, но долинки между ними имѣютъ вязкое дно, такъ что необходимо будетъ устроить переходы изъ камней и хвороста. Кромѣ того, во время дождей грунтъ уваловъ чрезвычайно размокаетъ и тогда эта часть дороги станетъ очень трудной. Отъ г. Онь-сенга до подъема на перевалахъ Танбуко-кугэ дорога идетъ 15 верстъ вверхъ по долинѣ Янъ-кори, гдѣ она представляетъ естественное шоссе, вполнѣ пригодное для колеснаго движенія; подъемъ на перевалъ Танбуко-кугэ, длиною 4 версты, имѣетъ нѣсколько крутыхъ мѣстъ, но полевая артиллерія и обозъ могутъ по немъ подняться. Отъ вершины перевала 7 в. идетъ волнистая мѣстность и дорога пересѣкаетъ нѣсколько уваловъ съ глубокими оврагами между ними; грунтъ размокающій, подъемы и спуски крутые, но не длинные. Спускъ съ этой возвышенной мѣстности въ долину р. Тумень-ула (Тумангана), у с. Тонгантина (Туне-куанъ) крутъ, извилистъ и идетъ слишкомъ узкимъ для повозокъ карнизомъ, частью въ скалистомъ грунтѣ; разработка потребуется шаговъ на 200. Отъ с. Тонгантина до г. Чонг-сенга 6 верстъ, дорога идетъ долиной рѣки

*) Отчетъ экспедиціи Подполковника Генеральнаго Штаба Орановскаго 1898/9 г.г.

Тумень-ула (Тумангана), причемъ въ одномъ мѣстѣ на протяженіи версты узкимъ скалистымъ карнизомъ, который потребуетъ для слѣдованія обозовъ уширенія. Далѣе, до с. Самбунъ-кори, дорога продолжаетъ идти 7 верстъ долиной Тумень-ула (Тумангана), слѣдуя вдоль подошвы горъ; грунтъ здѣсь мѣстами глинистый, размокающій, а мѣстами песчаный. За с. Самбунъ-кори три версты идутъ холмистой мѣстностью, при чемъ дорога дѣлаетъ нѣсколько утомительныхъ подъемовъ и спусковъ въ размокающемъ грунтѣ. Далѣе на протяженіи 12 верстъ дорога пересѣкаетъ по хордѣ горный отрогъ, заполняющій излучину р. Тумень-ула (Тумангана). Очень труденъ подъемъ на этотъ отрогъ съ сѣвера; онъ тянется 2 версты, крутъ и представляетъ узкую, не шире 3-хъ шаговъ, извилистую дорогу; грунтъ размокаетъ. Подъемъ обозовъ и полевой артиллеріи потребуетъ очень много усилій и времени и безъ помощи людей выполненъ быть не можетъ. Поверхность отрога представляетъ всхолмленную мѣстность съ мягкимъ грунтомъ, перерѣзанную двумя оврагами, изъ которыхъ сѣверный имѣетъ очень крутые бока. Спускъ съ отрога въ долину р. Тумень-ула (Тумангана) у с. Шингори гораздо легче подъема и пригоденъ для обозовъ. Послѣднія 21 версту, до г. Хе-ріянга, дорога идетъ вдоль рѣки Тумень-ула (Тумангана), причемъ до с. Канкуби въ узкомъ ущельѣ, а отъ него въ широкой долинѣ, которая, не доходя г. Хе-ріянга, снова нѣсколько суживается. Здѣсь дорога вообще пригодна для обозовъ безъ разработки, но въ скалистыхъ мѣстахъ, слѣдуя карнизами, она очень узка, такъ что колеса полевыхъ орудій едва установятся. Такіе узкіе карнизы находятся противъ с. Канкуби и въ 2-хъ верстахъ отъ г. Хе-ріянга. Тамъ, гдѣ дорога пролегаетъ долиной, она проходитъ мѣстами по глинистой почвѣ. Около села Кимхакори и г. Хе-ріянга она пересѣкаетъ по вполнѣ удобнымъ бродамъ небольшія рѣчки. Мѣстность вдоль дороги населена хорошо; вода въ изобиліи; топливо имѣется только въ долинѣ р. Янъ-кори, а дальше его нѣтъ; населеніе сѣетъ овесъ и ячмень, такъ что фуражъ для лошадей можетъ быть найденъ.

Дорога отъ переправы черезъ рѣку Тумень-ула (Тумангань) у г. Кей-уена въ г. Хе-ріянгъ по берегу рѣки Тумень-ула (Тумангана) представляетъ много неудобствъ: на ней очень много перевaловъ, изъ коихъ самые трудные это перевалы Шинголинъ и Танбуко-кугэ; грунтъ на перевалахъ въ большинствѣ случаевъ размокаетъ; въ долинѣ р. Тумень-ула (Тумангана) дорога представляетъ опять таки во многихъ мѣстахъ слишкомъ узкіе скалистые карнизы, исправленія которыхъ, вслѣдствіе скалистаго грунта, будутъ очень трудны.

Если бы пришлось по этому пути двинуть войска съ обозомъ, то распредѣленіе переходовъ могло бы быть сдѣлано слѣдующимъ образомъ: 1-й переходъ до с. Унтхы—19 верстъ, 2-й до г. Оньсенга—18 верстъ, 3-й до с. Ендартина—17 верстъ, 4-й до с. Хіанзани—21 верста, 5-й до с. Шитори—15 верстъ и 6-й до г. Хе-ріянга—22 версты.

Маршрутъ № 11*).

Отъ г. Хе-ріянга до г. Мусанъ черезъ перевалы Соколь-ленъ и Шеца-ленъ.

Дорога отъ г. Хе-ріянга въ Мусанъ черезъ перевалы Соколь-ленъ и Шеца-ленъ имѣетъ длину 84 версты; до селенія Камоги, на протяженіи 10 верстъ, она слѣдуетъ параллельно рѣкѣ Тумень-ула (Туманґана), причемъ вполнѣ удобна для слѣдованія всѣхъ родовъ оружія; до с. Одяями мѣстность совершенно ровная, а отъ этого селенія до с. Калюги идутъ пологіе увалы, которые не представляютъ затрудненій; около самаго города Хе-ріянга дорога переходитъ черезъ р. Шин-чан-хоммири по мосту, который недостаточно широкъ и проченъ для обозовъ, но сама рѣка, въ малую воду, проходима въ бродъ. Отъ с. Камоги до с. Андзе дорога идетъ 20 верстъ долиной р. Порахамъ-му-ри, пересѣкая ее нѣсколько разъ по вполнѣ доступнымъ бродамъ; грунтъ дороги естественное шоссе; она пригодна для обозовъ безъ разработки. Отъ с. Андзе дорога слѣдуетъ 6 верстъ вверхъ по долинѣ р. Унтее; сначала дорога здѣсь такого же типа какъ по рѣкѣ Пора-хам-мури, но черезъ $1^1/_2$ версты портится; подъемъ становится весьма ощутительнымъ, полотно дороги завалено камнями и слишкомъ узко для колеснаго обоза, такъ что потребуетъ расширенія, причемъ работа будетъ въ каменистомъ грунтѣ; она пересѣкается многими рытвинами, черезъ которыя необходимо устроить переѣзды. Далѣе идутъ 2 версты очень труднаго подъема на перевалъ Соколь-ленъ; дорога разработана зигзагами, но очень крута и узка не болѣе двухъ шаговъ ширины; хотя двуколка и можетъ пройти, но съ опасностью, а для полевой артиллеріи необходимо будетъ уширить полотно, потому что при столь узкой и извилистой дорогѣ съ одной ея стороны идетъ обрывъ; особенно трудны острые углы, гдѣ соединяются два смежныя колѣна дороги; здѣсь наибольшая крутость, а такъ какъ не сдѣлано площадки, то уносная лошадь помочь въ этомъ мѣстѣ ничего не можетъ; двуколка пройти можетъ, но обязательно при запряжкѣ парой и съ придачею шести человѣкъ для помощи; полевая артиллерія при шестерочной запряжкѣ совершенно не въ состояніи подняться; ее придется разобрать и пере-

*) Очеркъ экспедиціи Подполковника Генеральнаго Штаба Орановскаго 1898/9 г.г.

тащить при помощи людей. Грунтъ подъема каменистый, не размокающій. Спускъ съ перевала тянется шесть верстъ, но трудными, вслѣдствіе крутизны и извилистаго пути, являются только первыя $1^1/_2$ версты, на которыхъ движеніе встрѣтитъ тѣ же неудобства, какъ и на подъемѣ. Пройдя еще три версты внизъ по рѣкѣ Сокоръ-мури, дорога выходитъ въ долину р. Ленменъ-мури, коей слѣдуетъ вверхъ 8 верстъ, причемъ все время пригодна для проѣзда полевой артиллеріи безъ разработки; она имѣетъ нѣсколько песчаныхъ участковъ; нѣсколько разъ она переходитъ съ одного берега рѣки на другой по бродамъ, кои незатруднительны, но спуски къ водѣ желательно было бы исправить. Затѣмъ 5 верстъ, дорога идетъ вверхъ по ущельямъ мелкихъ притоковъ р. Ленменъ-мури; подъемъ становится замѣтнымъ, а дорога пересѣкается рытвинами; исправленія будутъ необходимы, особенно овраги передъ началомъ крутого подъема на перевалъ Щеца-ленъ; подъемъ на перевалъ тянется 1 версту, но очень труденъ, вслѣдствіе крутизны и песчанаго грунта; движеніе при запряжкѣ уносомъ возможно, потому что дорога не дѣлаетъ столь острыхъ угловъ, какъ на предыдущихъ перевалахъ, но необходимо придать для помощи на каждую двуколку, запряженную двумя лошадьми, пять человѣкъ нижнихъ чиновъ; даже при этихъ условіяхъ подъемъ двуколки займетъ не менѣе часа. Спускъ, который тянется 5 верстъ, труденъ только первую версту, гдѣ дорога, раздѣланная нѣсколькими колѣнами, образуетъ очень острые углы; на спускѣ дорога пересѣкаетъ два овражка, черезъ которые необходимо устроить переходы. Далѣе до берега Тумень-ула (Тумангана) дорога, слѣдуя по долинѣ Шоодонъ, вполнѣ хороша. Отъ с. Оридонъ до г. Мусана, 12 верстъ, дорога идетъ параллельно рѣкѣ Тумень-ула; (Тумангана)— на этомъ участкѣ она пересѣкаетъ три отрога, упирающіеся скалами въ берегъ рѣки, вслѣдствіе чего они обойдены быть не могутъ. Подъемъ и спускъ средняго изъ переваловъ Цанъ-ленъ пригодны для полевой артиллеріи, но съ придачею въ помощь пѣхоты; подъемы на первый и третій перевалы, Хороні-ленъ и Которъ-кугэ, также не представляютъ особенныхъ затрудненій, но спуски съ этихъ двухъ переваловъ являются положительно невозможными безъ самой капитальной разработки пути; они настолько круты, что для спуска двуколки даже при помощи людей, ее необходимо разгрузить, а полевую артиллерію иначе нельзя спускать, какъ по частямъ и на рукахъ; корейцы, и тѣ, спускаясь съ перевала Которъ-кугэ, разгружаютъ свои телѣги, несмотря на привычку ихъ къ этимъ горамъ и на то, что телѣга ихъ вѣситъ меньше пуда, а грузъ не болѣе 7—8 пудовъ, а въ запряжкѣ сильный быкъ. Передъ самымъ городомъ Мусаномъ приходится пересѣчь рѣку Санъ-ченъ-шю (Лочуань) по мосту, который требуетъ исправленій; рѣка въ обыкновенную воду проходима въ бродъ, но нужно будетъ разработать спуски къ водѣ. Такимъ образомъ на описанной дорогѣ изъ г. Херіянга въ г. Мусанъ имѣется пять переваловъ, изъ которыхъ четыре представляютъ весьма серьезное препятствіе для движенія

обозовъ и полевой артиллеріи; нѣкоторые изъ нихъ настолько трудны, что для проѣзда двуколки необходимо къ ней назначить 6 человѣкъ въ помощь, слѣдовательно, на 182 двуколки стрѣлковаго полка потребуется 1092 человѣка, т. е. больше половины всего состава полка. Понятно, какъ медленно при этихъ условіяхъ будетъ совершаться движеніе и какихъ усилій потребуется отъ войскъ. Спуски же съ переваловъ Хорони-ленъ, а особенно Которъ-кугэ потребуютъ разгрузки обоза и разборки на части артиллеріи. Мѣстность вдоль дороги менѣе населена, чѣмъ это было раньше, до г. Хе-ріянга; водою и топливомъ путь обезпеченъ хорошо. Переходы отряда съ обозомъ могутъ быть распредѣлены слѣдующимъ образомъ: 1-й переходъ отъ г. Хе-ріянга до с. Секори—15 верстъ, 2-й до с. Андзе—15 верстъ, 3-й до с. Сокоръ—17 верстъ, 4-й до с. Шоодонъ—23 версты, 5-й до с. Хорони—7 верстъ и 6-й до г. Мусана—7 верстъ.

Маршрутъ № 11а*).

Дорога отъ г. Хе-ріянга въ Мусанъ вдоль рѣки Тумень-ула (Тумангана).

Путь изъ г. Хе-ріянга въ г. Мусанъ, вдоль теченія рѣки Тумень-ула (Тумангана), имѣетъ длину 85 верстъ, т. е. почти равную съ предыдущимъ; онъ отдѣляется отъ описанной уже дороги у с. Камоги и соединяется съ ней опять у г. Оридонъ. У с. Калюги дорога пересѣкаетъ, по удобному броду, рѣку Пора хамъ-мури и идетъ 8 верстъ, подымаясь на нѣсколько уваловъ съ мягкимъ, размокающимъ грунтомъ; наиболѣе высокій изъ уваловъ дорога пересѣкаетъ по перевалу Порасайженъ-тунъ-кугэ; на этомъ участкѣ дорога пригодна для обозовъ безъ разработки. Слѣдующія пять верстъ дорога идетъ по мѣсту извѣстному у населенія подъ названіемъ перевала Куделенъ, хотя перевала собственно здѣсь нѣтъ, а дорога высѣчена карнизомъ въ половинѣ обрывистаго ската, спускающагося мѣстами отвѣсно къ берегу рѣки Тумень-ула (Тумангана); дорога очень тщательно раздѣлана, но мѣстами, вслѣдствіе дождей, карнизъ на половину обвалился и потребуетъ исправленій; такъ какъ дорога слѣдуетъ за всѣми изгибами хребта, то она представляетъ множество очень крутыхъ подъемовъ и спусковъ, которые чрезвычайно затруднятъ движеніе обозовъ; во всякомъ случаѣ, и на этомъ участкѣ, колесное движеніе должно быть признано возможнымъ. Спустившись къ с. Пузантину, дорога пересѣкаетъ пологій, покрытый пашнями, увалъ и выходитъ къ устью рѣки Ленменъ-мури, откуда до с. Санцанни, на протяженіи 13 верстъ, сравнительно хороша, но далѣе отъ с. Санцанни до с. Оридона представляетъ такія затрудненія, что о колесномъ движеніи нельзя и помышлять. На этомъ участкѣ, длиною въ 36 верстъ, дорога проходитъ черезъ семь очень высокихъ и крутыхъ переваловъ, изъ которыхъ нѣкоторые, какъ напримѣръ перевалы Сульгамонненъ, Лигуленъ и Когиленъ представляютъ большія затрудненія даже для движенія вьюковъ. Такимъ образомъ, эта дорога является несравненно хуже, чѣмъ дорога черезъ перевалы Сокол-ленъ и Шеца-ленъ, но, относительно густоты населенія и обезпеченія водой и топливомъ, она находится въ выгодныхъ условіяхъ.

---

*) Отчетъ экспедиціи Подполковника Генеральнаго Штаба Орановскаго 1898/9 г.г.

Маршрутъ № 11б*).

Отъ г. Хе-ріянга до г. Мусана. (Черезъ перевалъ Карапе).

Длина маршрута около 64 верстъ. Дорога колесная за исключеніемъ участка въ 6 верстъ (съ половины 33-й версты и до половины 39-й версты). Первыя шесть верстъ дорога идетъ вверхъ по долинѣ р. Тумен-ула (Тумангана), которая течетъ справа въ разстояніи $^3/_4$—2 верстъ. Переваливъ на слѣдующихъ 3-хъ верстахъ черезъ невысокій волнистый отрогъ возвышенностей, она на протяженіи $17^1/_2$ верстъ идетъ вверхъ по узкимъ долинамъ р. Тори (до д. Дыптеги $11^1/_2$ верстъ), а затѣмъ его притока—р. Унтеи. Изъ нихъ $7^1/_2$ верстъ она идетъ по дну долины, часто пересѣкая ручей, а затѣмъ слѣдуетъ сперва по скату праваго берега р. Тори, а далѣе по террасамъ лѣваго—р. Унтеи. У д. Карапе (Фан-ман-пу) (27-я верста) она втягивается въ лѣсистое ущелье одноименнаго съ ней ручья и поднимается по немъ на крутой перевалъ Карапе (36 в.). Спустившись лѣсистымъ ущельемъ р. Пунзангоръ, дорога на 39-й в. выходитъ въ открытую часть его долины; на 46-й она выходитъ въ болѣе широкую долину р. Чайренгъ и, измѣнивъ юго-западное направленіе на сѣверо-западное, доходитъ по ней до г. Мусана.

Нѣкоторое затрудненіе для движенія на колесномъ участкѣ пути встрѣтится на 7 верстахъ между д.д. Туикаргими и Токкорогуи, гдѣ дорога иногда идетъ по галькѣ, а иногда идетъ по дну ручья; на вьючномъ же участкѣ—на перевалѣ Карапе, гдѣ длинный подъемъ крутъ, и на спускѣ попадается буреломъ, а тропа, идя по лѣсной заросли, мѣстами слишкомъ узка.

До д. Карапе (Фан-шан-пу) (27-я в.) и отъ д. Пунзангоръ (39-в). мѣстность густо населена, промежутокъ же въ 12 в. почти вовсе безлюденъ. Удобныхъ бивачныхъ мѣстъ, особенно до уборки хлѣбовъ, нѣтъ. Довольствіе (кромѣ муки) малыхъ командъ обезпечено мѣстными средствами. Вода отличнаго качества есть всюду въ изобиліи, кромѣ первыхъ 9-ти верстъ, гдѣ вода есть лишь у 3 населенныхъ пунктовъ, и въ истокахъ ручьевъ на перевалѣ Карапе. Сухого фуража очень мало (ячмень); съ китайскаго берега

---

*) Сѣверная Корея. Труды осенней экспедиціи 1898 г.; ред. Подполковника Барона Корфъ. Отъ д. Бурунда до с. Андзе маршрутъ совпадаетъ съ маршрутомъ № 11, а отъ сел. Хадынгъ съ маршрутомъ № 19.

р. Тумень-ула (Тумангана) можно доставлять (въ небольшомъ количествѣ) овесъ, а въ горахъ—траву, кромѣ лѣсного участка, гдѣ травы нѣтъ. Топливомъ путь обезпеченъ: на первыхъ 10 в.—изъ рощицъ на горахъ, и съ 25-й по 45-ю в. изъ лѣсу; въ прочихъ мѣстахъ изрѣдка встрѣчаются поросли молодняка и небольшія рощи.

Изъ населенныхъ пунктовъ наибольшее значеніе имѣютъ г.г. Хе-ріянгъ и Мусанъ—резиденціи кушню; изъ нихъ первый—болѣе значительный и представляетъ торговый центръ.

Долины р.р. Тумень-ула (Тумангана) и Чайренгъ допускаютъ дѣйствія отряда изъ трехъ родовъ оружія; въ прочихъ мѣстахъ, вслѣдствіе узкости долинъ и крутости возвышенностей, конницѣ нечего будетъ дѣлать. Въ лѣсистой части участка бой можетъ вестись лишь одной пѣхотой и то крайне малыми частями.

Позиціи на протяженіи маршрута имѣются у г. Хе-ріянгъ, на 25-й в. у д. Унтеи, у д. Фан-шан-пу и у г. Мусанъ (см. описаніе позицій).

Отъ описываемой дороги, ранѣе перевала, отдѣляется нѣсколько другихъ, которыя выходятъ: вьючныя—на дорогу Мусанъ—Пуре-енгъ, колесныя—на дорогу Хе-ріянгъ—Пуре-енгъ; такимъ образомъ, она пересѣкаетъ, на участкѣ г. Хе-ріянгъ—д. Хадонгъ (Самсой) въ 45 вер. большинство дорогъ, ведущихъ отъ берега моря къ среднему Тумангану (Тумень-ула). По значенію своему участокъ Хадонгъ-Мусанъ принадлежитъ къ этимъ же дорогамъ. До этой деревни описываемая дорога составляетъ одинъ изъ кратчайшихъ путей на плоскогорье и далѣе внутрь сѣверной Кореи отъ г. Хе-ріянга, т. е., какъ отъ нашей границы, такъ и изъ луки р. Тумень-ула (Тумангана), отъ которой отходитъ въ среднюю Манчжурію сѣть путей, отдѣленная отъ прочихъ путей туда неприступными дебрями отроговъ Пак-тусанъ.

Маршрутъ № 12*).

Отъ г. Мусана въ г. Сам-су черезъ Хо-ха-ніонскій перевалъ.

Отъ г. Мусана въ г. Сам-су (224 версты) дорога, выйдя изъ г. Мусана слѣдуетъ до рѣки Егменъ-шу 16 верстъ, вдоль праваго берега Тумень-ула (Туманганъ), то у самаго берега рѣки, скалистыми карнизами, то подымается на стѣсняющіе долину рѣки горные отроги, причемъ перевалы на столько трудны, что колесное движеніе совершенно не возможно. Но это трудное мѣсто можетъ быть обойдено движеніемъ по другой сторонѣ рѣки, для чего необходимо переправиться на лѣвую сторону Тумень-ула въ двухъ верстахъ выше г. Мусана и обратно на правый берегъ у устья Егмень-шу; Тумень-ула (Туманганъ) въ этихъ мѣстахъ въ бродъ для обозовъ не проходима и перевозочныя средства весьма скудны; далѣе до с. Тянпая (Нон-со-кори), дорога слѣдуетъ 39 верстъ попеременно, то высокими плоскими террасами, которыя подходятъ къ правому берегу рѣки Тумень-ула (Туманганъ), и здѣсь она вполнѣ хорошаго качества, то представляетъ чрезвычайно трудные спуски и подъемы при пересѣченіи всѣхъ глубокихъ овраговъ, по коимъ текутъ правые притоки Тумень-ула; эти подъемы и спуски сносно разработаны и дорога достаточно широка для колеснаго обоза, но крутость такъ значительна, что двуколки можно будетъ поднять только при помощи людей. Рѣки Егмень-шу и Содушю въ обыкновенную воду имѣютъ въ бродъ глубиной $2^1/_2$—3 фута, а потому могутъ составить препятствіе только въ дождливое время. Для пѣхоты черезъ Егмень-шу имѣется мостъ и такой же мостъ нужно будетъ построить черезъ р. Содушю; такъ какъ матеріала по близости нѣтъ, то можно будетъ воспользоваться мостомъ, перекинутымъ черезъ Тумень-ула (Туманганъ) и перенести его на Содушю. Отъ с. Тянпай до с. Потэдонъ, на протяженіи 106 верстъ, рельефъ мѣстности не представляетъ никакихъ рѣзкихъ подъемовъ или спусковъ; это почти сплошная равнина, лишь изрѣдка всхолмленная и перерѣзанная многими пологими ложбинами, почти всегда съ болотистымъ дномъ; густая тайга, съ множествомъ палыхъ деревьевъ, покрываетъ все это обширное пространство. Такъ называемый Хо-ха-ніонскій перевалъ почти не замѣтенъ, о его присут-

*) Отчетъ экспедиціи Подполковника Генеральнаго Штаба Орановскаго 1898/9 г.г.

ствіи можно судить только по кумирнѣ, построенной на высшей точкѣ, какъ и на прочихъ перевалахъ въ Кореѣ; не доходя 3-хъ верстъ до кумирни расположены три озера Самдіени; мѣстность такова, что проложеніе хорошей колесной дороги является дѣломъ весьма легкимъ, но въ настоящее время существуетъ лишь небольшая, иногда даже мало-замѣтная, вьючная тропа, идущая чрезвычайно извилисто, такъ какъ обходитъ всѣ палыя деревья, рытвины и другія препятствія. Грунтъ, какъ кажется, мало размокающій, за исключеніемъ ложбинокъ, гдѣ въ дождливое время должны образоваться болота. Наиболѣе болотистыя мѣста находятся: въ 4-хъ верстахъ отъ с. Тянпай, гдѣ дорога пересѣкаетъ ложбину, при пересѣченіи рѣки Пандори-мури въ ложбинѣ въ четырехъ верстахъ южнѣе кумирни и въ долинѣ рѣки Цагай-мури. Вообще, часть пути отъ р. Цагай-мури до с. Потэдона становится болѣе волнистой; спускъ и подъемъ въ долину Цагай-мури порядочно круты, также какъ и спускъ къ с. Потэдону; но всѣ неровности имѣютъ округлыя очертанія и мягкую почву; скалистыхъ обнаженій нигдѣ не видно. На всѣхъ 106 верстахъ не имѣется ни одного населеннаго пункта. Отъ с. Потэдона до с. Потауы, дорога слѣдуетъ 16 в. вдоль узкой, лѣсистой долины съ горнымъ ручьемъ; дно долины частью болотисто, а дорога, представляющая какъ и раньше лишь маленькую узкую тропинку, подымается часто на высоту безъ проложенія настоящей дороги; движеніе обозовъ и полевой артиллеріи невозможно. Слѣдующія пять верстъ дорога идетъ долиною р. Поченгана до с. Поченго; здѣсь она гораздо лучше и повозки могли бы быть провезены. Отъ с. Поченго до с. Пучанъ-кори, 11 верстъ, дорога пересѣкаетъ горный отрогъ съ плоскимъ гребнемъ, причемъ проходитъ два перевала, Чатынненъ и Оккугэ, раздѣленныхъ лишь небольшой ложбиной; дорога на подъемѣ и спускѣ разработана для вьюковъ очень хорошо, но для телѣгъ она является слишкомъ узкой. Затѣмъ, 17 верстъ, до р. Хеч-хенъ-гана, дорога вообще пригодна для колеснаго движенія, пересѣкая, до с. И-хинъ горный отрогъ съ мягкими очертаніями по перевалу Хемуненъ и далѣе, слѣдуя вдоль рѣки Когорь-мури, черезъ которую проходитъ три раза, изъ коихъ два раза, у с. Унченъ-по и Когори по прочнымъ мостамъ, а у с. Табигори устроенъ перевозъ при помощи лодки, могущей вмѣстить до 8 человѣкъ; въ низкую воду здѣсь открывается бродъ. У с. Ка-и-пхо дорога пересѣкаетъ р. Хе-чхенганъ, ширина которой достигаетъ 70 шаговъ; для переправы здѣсь имѣется только маленькая лодочка; бродовъ не открывается. Отъ берега рѣки Хе-чхен-гана до г. Сам-су, 14 верстъ, дорога вообще вполнѣ пригодна для колеснаго движенія, за исключеніемъ только $1^1/_2$ версты около с. Ка-и-пхо; здѣсь высоты лѣваго берега Хе-чхенгана обрываются отвѣсными скалами огромной вышины; дорога проходитъ это мѣсто, извѣстное у туземцевъ подъ названіемъ Куаншенненъ, карнизомъ, высѣченнымъ въ скалѣ высоко надъ поверхностью рѣки и хотя карнизъ этотъ весьма хорошо разработанъ для вьюковъ, тѣмъ не менѣе движеніе по немъ вызываетъ

невольное чувство страха, а повозки пройти здѣсь совершенно не могутъ.

Такимъ образомъ, дорога отъ Мусана въ г. Сам-су, черезъ Хо-ха-ніонскій перевалъ, является крайне неудобной, главное потому, что колесной дороги не существуетъ и ее надо создавать; если это сравнительно просто сдѣлать въ разныхъ мѣстахъ, въ тайгѣ, гдѣ достаточно прорубить просѣку, то такія мѣста, какъ подъемы и спуски съ переваловъ Чантынненъ и Оккугэ и скалистый обрывъ на берегу рѣку Хе-чхен-гана потребуютъ продолжительныхъ работъ, потому что грунтъ дороги скалистый. На пути существуютъ двѣ переправы: одна черезъ рѣку Поченганъ и другая черезъ Хе-чхенганъ, а средствъ для переправы не имѣется никакихъ, если не считать маленькихъ лодокъ. Къ одному изъ главныхъ неудобствъ этого пути надо отнести 106 в. безъ населенныхъ пунктовъ, да и на прочихъ участкахъ пути населеніе также не густое. Что касается обезпеченія пути водой, то вдоль дороги, или вблизи нея, есть проточная вода, за исключеніемъ участка отъ охотничьей фанзы до с. Потэдона длиною 56 верстъ, но здѣсь, въ 20 верстахъ отъ охотничьяго домика, находятся озера Самдіени, въ 8-ми верстахъ отъ нихъ небольшой ручей, отъ котораго въ 14 верстахъ протекаетъ рѣка Цагай-мури; такимъ образомъ водою путь обезпеченъ сносно, тѣмъ болѣе, что въ сторонѣ отъ дороги всегда можно найти воду. Топливомъ путь также обезпеченъ хорошо, но за исключеніемъ послѣдняго перехода, передъ городомъ Сам-су. Разсчитать переходы возможно только при движеніи съ одними вьюками, потому, что передъ проходомъ обозовъ дорога должна быть кореннымъ образомъ исправлена и, конечно, невозможно предвидѣть сколько это займетъ времени. При движеніи съ вьючнымъ обозомъ переходы могутъ быть разсчитаны такъ: 1-й переходъ отъ г. Мусана до с. Чагынъ-Кампей—16 верстъ, 2-й до с. Дуксои—20 верстъ, 3-й до с. Тянпай—19 верстъ, 4-й до р. Тохандонъ-мури—21 верста, 5-й до Охотничьяго домика—29 верстъ, 6-й до озера Самдіени—21 верста, 7-й до р. Цагай-мури—23 версты, 8-й до с. Потэдонъ—14 верстъ, 9-й до с. Потаузы—15 верстъ, 10-й до с. И-хинъ—23 версты, 11-й до с. Ка-и-пхо—9 верстъ (двѣ переправы) и 12-й до с. Сам-су—14 верстъ.

Маршрутъ № 13*).

Отъ г. Сам-су до г. Хучхангъ.

Длина маршрута 132 версты. Въ общемъ дорогу слѣдуетъ признать вьючной, хотя на ней есть и колесные участки. Изъ нихъ наиболѣе длинные тянутся: съ 9-й по 25-ю версту, въ долинѣ рѣки Ам-нок-гана (Ялу), начиная отъ д. Іонг-жонъ (Та-джи-джи) и послѣднія $21^1/_2$ версты.

На 4-й верстѣ дорога переваливаетъ изъ широкой долины, въ устьѣ которой стоитъ г. Сам-су, въ ущелье сперва притоковъ, а затѣмъ и рѣки Анка-мури. Поднявшись по ущелью лѣваго притока послѣдней, дорога на 20-й верстѣ переваливаетъ въ другое ущелье, сливающееся съ долиной р. Ам-нок-гана (Ялу), въ которую и выходитъ на 27-й в., пересѣкши отрогъ лѣваго берега. Весь участокъ пути, начиная съ 4-й версты, лѣсистъ. Затѣмъ и до д. Мучангуби (97-я в.), дорога идетъ долиной Ам-нок-гана, переходя на 56-й в. на правый берегъ рѣки, а на 70-й обратно (лодочные перевозы). Слѣдующія 5 в. она идетъ боковыми ущельями, черезъ перевалъ Боригорльенгъ (99-я в.), а затѣмъ, до 122-й в.—опять долиной Ам-нок-гана (Ялу). Съ 122-й в. и до конца маршрута она идетъ ущельями р. Анкангъ, а затѣмъ—ничтожнаго ручья, и переваломъ Хасанъ-ньенгъ между ними (125-я в.). Послѣднія 19 верстъ путь идетъ лѣсомъ.

Главныя затрудненія для вьючнаго движенія составятъ нѣсколько карнизовъ съ 31-й до 53-й версты и промежутокъ въ $^1/_2$ в. противъ д. Іонг-жонъ, на 62-й в., гдѣ на двухъ небольшихъ участкахъ есть лишь пѣшее сообщеніе.

Населенность вдоль маршрута весьма мала лишь со 2-й по 30-ю версту (19 в. безъ селеній) и послѣднія 19 верстъ. Незначительный отрядъ можетъ разсчитывать продовольствоваться мѣстными средствами въ долинѣ р. Ам-нок-гана (Ялу) (особенно на китайской сторонѣ); на прочихъ участкахъ подспорьемъ явятся г.г. Сам-су и Хучхангъ. Вода отличнаго качества имѣется всюду, кромѣ переваловъ, въ изобиліи. Топливо и трава найдутся, не считая лѣсовъ, почти вездѣ на горахъ; овесъ придется замѣнить здѣсь кукурузой и гаоляномъ.

---

*) Сѣверная Корея. Труды осенней экспедиціи 1898 г.; ред. Подполковника барона Корфъ.

Прилежащая къ дорогѣ мѣстность допускаетъ дѣйствія отряда изъ трехъ родовъ оружія въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ оконечными городами и во многихъ мѣстахъ долины Ам-нок-гана (Ялу), прилежащія же къ ней горы почти недоступны, за исключеніемъ сравнительно пологихъ скатовъ, направляющихся къ вершинамъ многочисленныхъ лукъ рѣки.

Позиція, фронтомъ къ югу, имѣется на 4-й вер. (см. описаніе позиціи на перевалѣ Паами-когай), и фронтомъ къ западу—у д. Тунгубы (75-я в.); обѣ на значительный отрядъ. Долина р. Ам-нокъ-гана, извиваясь, образуетъ цѣлую серію арьергардныхъ позицій поперекъ пути, фронтомъ какъ въ ту, такъ и въ другую сторону.

Въ связи съ отходящими въ сторону дорогами, главное значеніе принадлежитъ первымъ 6 верстамъ, гдѣ отдѣляющіеся влѣво пути, вмѣстѣ съ этой частью маршрута, составляютъ участки кратчайшихъ путей съ плоскогорья и, далѣе, изъ нашихъ предѣловъ, къ нижнему Ам-нокъ-гану (Ялу). Изъ узловъ же дорогъ первое мѣсто принадлежитъ г. Сам-су, въ ближайшемъ сосѣдствѣ съ которымъ упомянутыя дороги сходятся и вновь расходятся, одновременно пересѣкаясь путями отъ побережья къ верхнему Ам-нокъ-гану (Ялу).

Маршрутъ № 14*).

Отъ г. Хунчангъ до г. Кан-ге, съ вѣтвью отъ д. Омъ-бауй-ты до г. Чан-чжинъ.

Длина маршрута отъ г. Хунчанга до г. Кан-ге около $89^1/_2$ в. Первыя 17 и послѣднія $32^1/_2$ в. дорога колесная; съ 17-й по 23-ю и съ 41-й по 56-ю она можетъ быть сдѣлана таковою послѣ незначительныхъ исправленій; промежутокъ же съ 23-й и по 41-й в.— вьючный.

Первыя 4 в. дорога идетъ вверхъ по долинѣ р. Садонкангъ, затѣмъ поднимается по ущелью его притока и, переваливъ черезъ сложный лѣсистый перевалъ Огасанъ-ньенгъ на 9-й—11 в.в., спускается по долинѣ притока р. Цашенгъ-кангъ. Съ 23-й по 35-ю в. дорога поднимается ущельемъ р. Цашенгъ-канга, затѣмъ долиною, а съ 41-й по р. До-танъ-чанни; слѣдующія 11 в. долина снова превращается въ ущелье и дорога идетъ лѣсомъ, поднимается на 56-й в. на перевалъ Тинъ-когай, на спускѣ съ котораго выходитъ въ открытую, широкую долину р. Сон-жан-ни. Съ 62-й до 76-й в. она спускается по ущелью той-же рѣчки, а затѣмъ идетъ по широкой и ровной долинѣ р. Пукъ-мунъ-ганъ до г. Кан-ге.

Главныя затрудненія для проложенія колесной дороги встрѣтятся на участкѣ отъ д. Огасанъ-Тонгы (23-я в.) до д. Піонгъ-хунгъ-ни (41-я в.), и особенно—въ первой половинѣ этого участка, гдѣ придется проложить наново цѣлый рядъ карнизовъ въ сплошной скалѣ; подъемъ на перевалъ Тинъ-когай также потребуетъ земляныхъ работъ. Что же касается карнизовъ на ущелистомъ участкѣ р. Сонъжан-ни, то здѣсь ихъ мѣстами только придется уширить.

Отъ д. Омъ-бауй-ты, на 42-й в., отдѣляется вѣтвь дороги, которая идетъ вверхъ сперва по долинѣ р. Цашенг-кангъ, затѣмъ ея притока р. Намсо и мелкихъ ручьевъ; входя въ ущелье р. Тонгсо она вступаетъ въ лѣсъ и изъ колесной превращается въ вьючную (на 51-й верстѣ отъ г. Хучханга). Переваливъ на 63-й в. черезъ перевалъ Тронгньонгъ, она, по спускѣ съ него, выходитъ изъ лѣса и идетъ долиною р. Чанчжинъ—вплоть до г. Чан-чжина. Превращеніе всей вѣтви въ колесную не представитъ особыхъ затрудненій.

---

*) Сѣверная Корея Труды осенней экспедиціи 1898 г.; ред. Подполковника Барона Корфъ.

Вьючное сообщеніе можетъ производиться на всемъ протяженіи маршрута безпрепятственно.

Населенность вдоль маршрута не велика, особенно съ 49-й по 67-ю в. вѣтви, гдѣ на протяженіи 18 верстъ имѣется всего 5 дворовъ. Исключенія составляютъ: долины р.р. Содонканга, Цашенгъ-канга—отъ д. Омъ-бауй-ты, отчасти—Чанчжинъ-канга и мѣстность у д. Токуакори 61-я в. по дорогѣ въ г. Кан-ге и отъ д. Ку-пха-тини (77-я в.) до г. Кан-ге, у этихъ же пунктовъ можно найти хорошія бивачныя мѣста. Вода отличнаго качества есть всюду, кромѣ переваловъ; фуражъ имѣется въ видѣ травяныхъ угодій на горахъ; сухого же фуража почти нѣтъ. Топливо до 23-й в. найдется на горахъ, далѣе же оно имѣется лишь вдоль лѣсныхъ участковъ пути. На продовольствіе же мѣстными средствами для ничтожныхъ отрядовъ можно разсчитывать отъ д. Ку-пха-тини до г. Кан-ге и послѣднія верстъ 20 до г. Чан-чжина. Въ этихъ же предѣлахъ могутъ, по свойствамъ мѣстности, дѣйствовать отряды изъ трехъ родовъ оружія. На протяженіи послѣднихъ 4 в. до г. Чан-чжина мѣстность можетъ быть послѣдовательно обороняема, даже значительнымъ отрядомъ, фронтомъ на югъ; между д. Ку-пха-тини и г. Кан-ге имѣется рядъ позицій на отрядъ силою въ дивизію пѣхоты и болѣе, прикрывающихъ пути въ луку р. Ам-нокъ-гана (Ялу) у д. Тонгъ-цханъ, сѣвернѣе д. Ку-пха-тини, противъ д. Чумакъ-кори и нѣсколько—поперекъ долины р. Пукъ-мунъ-гана.

Изъ отдѣляющихся въ сторону путей главное значеніе принадлежитъ: 1) подходящему къ г. Чан-чжину отъ г.г. Сам-су и Кап-сану, продолжающемуся затѣмъ отъ д. Тонмунгори ($8^1/_2$ верстъ сѣвернѣе Чан-чжина); выходя на западную вѣтвь маршрута въ нѣсколькихъ пунктахъ и продолжаясь затѣмъ къ р. Ам-нокъ-гану, онъ является однимъ изъ кратчайшихъ путей отъ нашей границы къ нижнему Ам-нокъ-гану; 2) дорогамъ, подходящимъ къ маршруту съ сѣвера. Всѣ они, вмѣстѣ съ описываемой, составляютъ сѣть кратчайшихъ путей отъ переправы у Маоэршаня черезъ Ам-нокъ-ганъ къ г.г. Ан-чжю и Пень-ньяну, а болѣе восточныя—часть кратчайшаго пути отъ бухты Бродтона къ Маоэршаню-же.

Маршрутъ № 15*).

Отъ г. Кан-ге до г. Хи-чхенъ.

Длина маршрута около 134 верстъ. До д. Оморо-куанъ (19-я в.) дорога хорошая колесная, далѣе до р. Перя-канмури (28-я в.) она вьючная. Затѣмъ до перевала на 83-й вер. дорога попеременно колесная и вьючная, смотря по тому, по широкой или узкой части долины она идетъ. Отъ вершины перевала Тугуріенъ-ніенгъ (84-я в.) до д. Цхаянъ (89-я в.) дорога доступна лишь для пѣшеходовъ. Затѣмъ она вновь хорошая вьючная до д. Менданготти (Маинсанъ) (105-я в.), а далѣе хорошая колесная, хотя мѣстами и идущая по карнизамъ.

Отъ г. Канге дорога поднимается по рѣкѣ Тонне-ганъ, въ двухъ мѣстахъ направляясь по хордѣ дугъ, описываемыхъ рѣкою. Низовья Тонне-гана и вся р. Каду-джанъ-мури представляетъ тѣснины, и только участокъ дороги по рѣкѣ Тонне-ганъ отъ д. Перядонгъ-кори и до д. Дармахъ (съ 28-й по 35-ю в.) идетъ по довольно широкой и ровной долинѣ. Отъ 47-й в. дорога поднимается на перевалъ Тогуріонъ-ніенгъ (84-я в.). Далѣе до д. Менданготти дорога идетъ по ущелью ручья, очень тѣсному отъ д. Хама-гынге до д. Шангоръ (96-я—98-я в.), а затѣмъ по широкой и ровной долинѣ Чин-чанъ-ганга (Вель-лим-ганга) до 125-й версты; отсюда она по отлогому двойному перевалу поперекъ излучины рѣки вступаетъ въ котловину, гдѣ расположенъ г. Хи-чхенъ.

Главными затрудненіями на пути являются почти недоступный перевалъ Тогуріонъ-ніенгъ, карнизы, изобилующіе до д. Менданготти, и карнизъ передъ д. Мацханъ (104-я в.), шириною въ $1^1/_2$ аршина.

Населеніе расположено оазисами: 1) у г. Кан-ге, 2) у д. Перядонгъ-кори, 3) у д. Шандоръ, 4) по теченію Чин-чанъ-ганга, 5) у г. Хи-чхенъ.

Мѣстность по характеру своему до д. Менданготти представляетъ горную страну, далѣе же долины становятся шире; дѣйствовать здѣсь можетъ пѣхота съ горной артиллеріей. Фуражемъ и

*) Сѣверная Корея. Труды осенней экспедиціи 1898 г.; ред. Подполковника Барона Корфъ.

продовольствіемъ путь плохо обезпеченъ; вода есть вездѣ въ изобиліи, а топливо на горахъ. Позиціи имѣются: у д. Манданготти, главная изъ позицій къ сѣверу отъ горнаго хребта, на перевалѣ Чозанъ-ніенгъ, у д. Паянъ-ни и у г. Хи-чхенъ.

Главные населенные пункты имѣютъ нижеслѣдующее значеніе. Г. Кон-ге—узелъ путей отъ переправъ черезъ Ам-нокъ-гань (Ялу), находящихся въ его лукѣ, къ Японскому и Китайскому морямъ. Расположеніе войскъ здѣсь и у г. Чан-чжина обезпечиваетъ выходы изъ Маньчжуріи въ Корею, прикрываетъ среднее теченіе Ам-нокъ-гана, производитъ давленіе (пользуясь кратчайшими путями) на всѣ операціонныя направленія отъ Китайскаго и Японскаго морей по сѣверной Кореѣ. Сверхъ того, г. Кан-ге непосредственно расположенъ на участкѣ кратчайшаго пути изъ нашихъ предѣловъ въ Портъ-Артуръ. Г. Хи-чхенъ—узелъ дорогъ западной половины сѣверной Кореи, расположенъ въ почти равномъ разстояніи и связанъ хорошими дорогами съ г.г. Ан-чжю, Вивеномъ (Уй-уонъ), Кан-ге—Чан-чжиномъ, Хам-хыномъ и Генсаномъ.

На протяженіи отъ Канъ-ге до перевала Тогуріонъ-ніенгъ маршрутъ пересѣкаетъ снопъ путей изъ нашихъ предѣловъ и Кен-шенскаго побережья на нижнее теченіе Ам-нокъ-гана; южнѣе горнаго хребта маршрутъ пересѣкается такимъ же снопомъ путей отъ бухты Броутона къ среднему теченію Ам-нокъ-гана.

По своему значенію маршрутъ представляетъ часть одного изъ лучшихъ и кратчайшихъ направленій изъ Маньчжуріи къ перешейку, а въ болѣе тѣсномъ смыслѣ является соединительнымъ путемъ между оборонительными линіями Чин-чанъ-ганга и Чанчжин-кинга вмѣстѣ дополняющими значеніе линіи Кан-ге—Чанчжинъ.

Маршрутъ № 16*).

Отъ г. Хи-чхенъ до г. Ан-чжю.

Длина маршрута 80 верстъ. На всемъ протяженіи до д. Пуккори (65-я в.) дорога колесная, за весьма малыми исключеніями, при томъ легко исправимыми; далѣе же она на нѣкоторомъ разстояніи теряется, идя, вѣроятно, далѣе отъ рѣки до д. Мянгъ-джу (на 75-й в.); послѣднія $^1/_2$ в. по маршруту тоже не колесныя, но есть подходъ вдоль рѣки къ другимъ воротамъ города по колесному пути.

Дорога идетъ все время по долинѣ Чин-чанъ-ганга (Вель-лим-ганга), которая до д. Піобутъ-тассо (30-я в.), сохраняетъ горный характеръ, прорываясь черезъ отроги хребтовъ; дорога переходитъ нѣсколько разъ съ одного берега на другой и переваливаетъ черезъ гребни въ тѣснинахъ. Далѣе же, выйдя изъ горной страны, долина значительно расширяется и имѣетъ дороги по обоимъ берегамъ рѣки. Отъ д. Пугонъ (53-я в.) дорога покидаетъ непосредственное сосѣдство съ рѣкою, видимо по причинѣ высокихъ паводковъ.

Главными затрудненіями на пути являются переправы. Переправы черезъ притоки могутъ представить затрудненія только непосредственно послѣ дождей, въ прочее же время твердое дно дастъ возможность перехода въ бродъ; переправы же черезъ главную рѣку (три) явятся большимъ тормозомъ для движенія. Слѣдуетъ искать пути въ обходъ ихъ, что кажется возможнымъ, такъ какъ почти вездѣ есть параллельные пути по обоимъ берегамъ рѣки. За симъ затруднительны еще подходы къ городу Ан-чжю, потому что, идя по долинѣ, дорога проложена по рисовымъ плотинамъ.

Квартирное и бивачное расположеніе войскъ обезпечено на всемъ протяженіи маршрута.

Продовольствіе можно найти на всемъ пути, но болѣе всего его найдется, вѣроятно, у крупнаго торговаго селенія Пугонъ, на перекресткѣ съ дорогой изъ г. Генъ-Бенъ (Іон піонъ) въ г. Пеньньянъ. Вода есть вездѣ; фуража же и топлива крайне мало.

---

*) Сѣверная Корея. Труды осенней экспедиціи 1898 г.; ред. Подполковника Барона Корфъ.

Прилегающая мѣстность до д. Піобугъ-тассо (30-хъ в.) горная и хотя иногда и представляетъ хорошія позиціи, но удобна для дѣйствія лишь пѣхоты съ артиллеріей. Южнѣе же характеръ мѣстности измѣняется, и горные массивы стоятъ отдѣльно на общей равнинѣ. Долины рѣкъ послужатъ тутъ главнымъ препятствіемъ для дѣйствій конницы, изъ-за рисовыхъ полей на нихъ.

Наиболѣе выдающіяся позиціи находятся у г. Хи-чхена, д.д. Норгу-моги, Тонъ-натуру, Кудангъ (Кадоденъ), Іонгъ-занъ-пха, Цацакори, Пугонь и у г. Ан-чжю.

Маршрутъ пересѣкаетъ, на участкѣ отъ г. Хи-чхенъ до д. Пугонь, сѣть кратчайшихъ путей отъ бухты Броутона къ Мукдену, а отъ д. Пугонь до г. Ан-чжю—кратчайшіе пути отъ порта Лазарева къ низовьямъ Ам-нок-гана.

Главные узлы—города Хи-чхенъ и Ан-чжю и д. Пугонъ.

По значенію своему маршрутъ представляетъ участокъ кратчайшаго пути съ низовьевъ Тайдонгана къ д. Маоерлшань, а отъ д. Пугонъ до г. Хи-чхенъ такого же пути изъ Пень-ньяна. Сверхъ того, изъ Ан-чжю отдѣляется кратчайшій и лучшій путь съ перешейка къ г. Ичжю, а изъ Хи-чхена—одинъ изъ кратчайшихъ путей оттуда же къ Мукдену (черезъ г.г. Уй-унъ или Чхо-санъ).

Маршрутъ № 17*).

Дорога отъ г. И-чжоу до г. Ан-чжю (184 версты).

Дорога отъ г. И-чжоу является продолженіемъ вполнѣ удовлетворительной колесной дороги отъ Мукдена, которая къ р. Ялу (Ам-нок-ганъ) подходитъ у г. Шахедза. Здѣсь рѣка течетъ уже нѣсколькими рукавами, раздѣляющимися островами. Ширина главнаго рукава 550 саженъ. Глубина очень значительная. Моста здѣсь нѣтъ, а переправляются на большихъ лодкахъ, которыя въ Шахедза можно всегда достать въ значительномъ количествѣ. Спускъ къ рѣкѣ совершенно неразработанъ. Переправившись черезъ главный рукавъ рѣки, дорога на протяженіи 13-ти верстъ идетъ по отрогамъ, поверхность которыхъ совершенно ровная, низменная, причемъ болѣе низкія мѣста—болотисты. Въ сухое время дорога въ общемъ удовлетворительная, но въ сырую погоду на многихъ участкахъ заливается и становится положительно непроходимой. Противъ г. И-чжоу дорога пересѣкаетъ мелкій рукавъ рѣки, шириною въ 150 шаговъ. Здѣсь устроенъ перевозъ при помощи дощатой лодки, могущей поднять до 10 лошадей сразу. Выйдя окончательно на лѣвый берегъ р. Ялу, дорога черезъ версту достигаетъ г. И-чжоу. Бродовъ черезъ Ам нок-ганъ (Ялу) около И-чжоу не имѣется. Ближайшій бродъ находится въ 16 верстахъ выше, у с. Дихуадонъ.

Изъ г. И-чжоу дорога выходитъ изъ южныхъ воротъ и на первыхъ 7—8 верстахъ идетъ по невысокимъ увалам. Затѣмъ на протяженіи слѣдующихъ 12—15 верстъ пересѣкаетъ три довольно значительныхъ хребта (приблизительно на 10-й, 15-й и 20-й верстѣ отъ г. И-чжоу). Подъемъ на перевалы этихъ хребтовъ и спуски съ нихъ достигаютъ крутизны 15—20°; однако, всѣ они разработаны и вполнѣ удобны для движенія всѣхъ родовъ войскъ. Съ перевалов открывается хорошій обстрѣлъ и они являются недурными позиціями, фронтомъ на востокъ. Спустившись съ послѣдняго изъ упомянутыхъ переваловъ, дорога подходитъ къ р. Шекенганъ (Кочжин-ганъ), черезъ которую имѣется крайне ненадежный мостъ. Ширина рѣки 20 саженъ, глубина незначительна, такъ что когда

*) А. Баіовъ. Военно-географическій и статистическій очеркъ Сѣверной Кореи.

нѣтъ дождей, рѣка всюду проходима въ бродъ; послѣ же дождей она сильно разливается и становится непроходимой. Подручный матеріалъ для устройства переправы имѣется, но въ очень незначительномъ количествѣ. Берега рѣки гористы, причемъ правый командуетъ лѣвымъ.

Перейдя р. Шекенганъ (Ко-чжин-ганъ) у сел. Мегормори, дорога слѣдуетъ то черезъ незначительные отроги горъ, то по лощинамъ. Приблизительно на 5-й верстѣ отъ рѣки дорогу пересѣкаетъ старая, сложенная изъ массивныхъ камней стѣна. Отъ указанной стѣнки дорога, слѣдуя по долинѣ, начинаетъ подниматься и верстахъ въ 12-ти отъ стѣнки пересѣкаетъ каменистый и крутой—до 35^0 перевалъ Шеримнемъ, весьма тяжелый для движенія. Съ этого перевала открывается обширный обстрѣлъ въ обѣ стороны.

Спустившись съ перевала Шеримнемъ и слѣдуя по всхолмленной мѣстности, дорога подходитъ къ рѣкѣ Чонсанганъ. Рѣка всюду проходима въ бродъ, но на ней имѣется и мостъ, впрочемъ, не вполнѣ надежный. Въ 5-ти верстахъ отъ рѣки дорога переваливаетъ черезъ перевалъ Сагога, подъемъ на который имѣетъ крутизну около 30^0, а спускъ около 25^0. Съ этого перевала обстрѣлъ на югъ простирается до 4-хъ верстъ, но, въ свою очередь, онъ самъ обстрѣливается съ окружающихъ горъ. Переваливъ затѣмъ еще черезъ одинъ незначительный отрогъ (подъемъ на перевалъ до 15^0), дорога достигаетъ гор. Квак-сана.

Отъ г. Квак-сана дорога идетъ широкой долиной, причемъ горы, окаймляющія долину съ обѣихъ сторонъ, въ началѣ отходятъ отъ нея на 3—4 версты, но за тѣмъ, постоянно приближаясь, въ 8-ми верстахъ отъ Квак-сана сходятся и пересѣкаютъ ее. Вслѣдствіе этого, дорога здѣсь проходитъ по перевалу, который называется Таолянъ. Какъ подъемъ, такъ и спускъ Таоляна очень круты (35^0) и каменисты, что дѣлаетъ его въ высшей степени труднымъ для движенія. Съ перевала огромный обстрѣлъ въ обѣ стороны.

Отъ Таоляна до г. Чон-джю, на протяженіи 5—6 верстъ, дорога, становясь опять вполнѣ удовлетворительной, идетъ по дефиле. Затѣмъ на протяженіи 10-ти верстъ до дер. Наньчіонъ, она слѣдуетъ по широкой долинѣ. Передъ дер. Наньчіонъ, дорогу пересѣкаетъ незначительная рѣчка Нанченъ-хо, а тотчасъ за деревней—довольно тяжелый для движенія перевалъ Цейбелинъ (крутизна до 30^0). Далѣе дорога идетъ по почти ровной мѣстности и только пересѣкается небольшими рѣчками, наиболѣе значительная изъ которыхъ, р. Седали, имѣетъ ширины болѣе 10 саженъ. Въ 3—4 верстахъ отъ рѣки Седали дорога переваливаетъ черезъ три, лежащіе непосредственно одинъ около другого, хребта. Перевалы черезъ эти хребты отличаются значительной крутостью какъ на подъемахъ

(отъ 35 до 20°), такъ и на спускахъ (отъ 30 до 20°), но въ общемъ большого затрудненія для движенія не представляютъ. Спустившись съ послѣдняго перевала, дорога подходитъ къ р. Пакчхенъ-Кудинъ-ганъ. Ширина рѣки около 35 саженъ (въ сухое время уменьшается до 25 саженъ); глубина, даже въ сухое время, не менѣе $1^1/_2$ саж. Моста и бродовъ на рѣкѣ нѣтъ. Переправа совершается съ помощью плоскодонной шаланды, вмѣщающей 4 лошади или 10 человѣкъ. Кромѣ этой шаланды, на рѣкѣ имѣется немало еще другихъ. Кромѣ того, въ сел. Куди, лежащемъ у дороги на лѣвомъ берегу рѣки, можно найти подходящій для устройства переправы матеріалъ.

Перейдя р. Пакчхенъ-Кудинъ-ганъ, дорога нѣкоторое время слѣдуетъ по ея долинѣ, сплошь занятой рисовыми полями, а затѣмъ проходитъ по слегка всхолмленной мѣстности, представляющей водораздѣлъ между р.р. Пакчхенъ-Кудинъ-ганъ и Чинъ-ганъ (Вельлим-ганъ) и въ 7-ми верстахъ отъ д. Куди проходитъ по довольно значительному перевалу, крутость котораго хотя и достигаетъ 30°, но не является серьезнымъ препятствіемъ для движенія. На 20-й верстѣ отъ г. Куди дорога подходитъ къ р. Чинъ-гану, на противоположной сторонѣ которой лежитъ г. Ан-чжю. Ширина рѣки Чинъ-гана достигаетъ здѣсь 275 саженъ. Глубина до 7-ми футъ, но въ полуверстѣ выше г. Ан-чжю есть бродъ. Моста на рѣкѣ не имѣется, а переправа производится на перевозѣ, состоящемъ изъ двухъ паромовъ. На рѣкѣ находится нѣсколько песчанокаменистыхъ острововъ, которые значительно облегчаютъ переправу. Правый берегъ командуетъ надъ лѣвымъ, представляющимъ песчаныя отмели.

Грунтъ описываемой дороги по большей части глинисто-хрящеватый, иногда песчаный, или песчано-глинистый, рѣдко глинистый, или глинисто-каменистый.

Въ общемъ, дорога отъ И-чжю до Ан-чжю представляетъ очень хорошій колесный, лучшій во всей Кореѣ, путь. Ширина дороги отъ 2 до 4 саженъ. Полотно твердое и представляетъ какъ бы естественное шоссе, за исключеніемъ тѣхъ участковъ, гдѣ она пересѣкаетъ по узкимъ гатямъ рисовыя поля.

Водою дорога И чжю—Анъ-чжю вполнѣ обезпечена; о топливѣ сказать того-же нельзя, такъ какъ имъ могутъ служить лишь незначительныя рощи, покрывающія скаты сосѣднихъ горъ, да и то далеко не вездѣ. Населеніе вдоль дороги густое.

Позиціи имѣются: 1) на перевалѣ Шеримнемъ, на которомъ расположенъ г. Шеримтинъ, окруженный стѣнами. При наступленіи съ сѣвера, стѣны эти составляютъ серьезное затрудненіе; 2) въ 6-ти верстахъ за д. Чхольсанъ; здѣсь находятся стѣны бывшаго города Тонгъ-нимъ-пхотинъ. Въ стѣнахъ имѣются бойницы, амбра-

зуры, мѣстами башни, преграждающія доступъ къ воротамъ; 3) на перевалѣ Таолянъ, съ огромнымъ обстрѣломъ въ обѣ стороны; 4) на правомъ берегу р. Пачк-хенъ-Кудинъ-ганъ и 5) на правомъ берегу р. Чинъ-ганъ (Вель-лим-ганъ).

На всемъ протяженіи дорога сопровождается телеграфомъ, который отъ И-чжоу идетъ на Фын-хуан-чэнъ и далѣе къ Мукдену и отъ Пень-ньяна къ Сеулу.

Маршрутъ № 18*).

Дорога изъ г. Генсана въ г. Пень-ньянъ.

Общее протяженіе дороги 192 версты.

Первыя 5-ть верстъ дорога идетъ на сѣверъ, близъ побережья бухты Лазарева, не удаляясь отъ послѣдняго болѣе, чѣмъ на $2^1/_2$ версты, а затѣмъ, круто повернувъ на западъ, слѣдуетъ по долинѣ р. Ондунъ-ганъ. Долина этой рѣки вначалѣ сплошь состоитъ изъ рисовыхъ полей и проходитъ здѣсь по узкимъ дамбочкамъ, пересѣкая нѣсколько разъ рѣку по мостамъ, которые, по своей малой ширинѣ, не пригодны для колеснаго движенія. Въ концѣ 12 версты долина р. Ондунъ-гана постепенно суживается и вскорѣ превращается въ ущелье. Отсюда дорога поднимается большею частью карнизами высоко надъ рѣкою, проходя черезъ многочисленные перевалы, среди которыхъ многіе, съ каменистымъ грунтомъ, являются крайне труднодоступными. Наиболѣе труднодоступнымъ переваломъ является перевалъ Току-нянь, находящійся приблизительно въ 25 верстахъ отъ Генсана. Собственно подъ названіемъ перевала Току-нянь извѣстны рядъ подъемовъ и спусковъ на разстояніи до 6-ти верстъ съ высшей точкой, лежащей на высотѣ 4.000 футъ. Дорога, проходя черезъ перевалъ Току-нянь, представляетъ собой тропинку, взвивающуюся по склонамъ горъ вдоль многихъ горныхъ рѣчекъ и ручьевъ.

Спустившись съ Току-нянь, дорога пересѣкаетъ еще нѣсколько переваловъ, а между перевалами проходитъ по долинамъ незначительныхъ рѣкъ, гдѣ нерѣдко слѣдуетъ карнизами и пересѣкаетъ небольшіе ручьи. Начиная отъ Янг-дэкъ, лежащаго верстахъ въ 50-ти отъ Генсана, по мѣрѣ приближенія къ Пень-ньяну, перевалы становятся все менѣе значительными и въ концѣ концовъ превращаются въ высокіе увалы. На 8-й верстѣ за г. Кангъ-тономъ дорога пересѣкаетъ р. Тайдон-ганъ. Моста нѣтъ. Переправа совершается на паромѣ, который поднимаетъ сразу 7 лошадей. Ширина рѣки около 130 саженъ. Глубина около 2-хъ саженъ.

Въ общемъ, дорога Генсанъ—Пень-ньянъ пригодна только для вьючнаго движенія. Водой дорога обезпечена вполнѣ. Топливомъ обезпечена лишь на первыхъ 100 верстахъ. Населеніе довольно густое, особенно близъ Генсана и Пень-ньяна. На запасы продовольствія вдоль дороги разсчитывать нельзя.

---

*) А. Баіовъ. Военно-географическій и статистическій очеркъ Сѣверной Кореи.

Маршрутъ № 19*).

Отъ д. Пуренгъ-суами до города Мусана.

Дорога длиною около 100 верстъ, сплошь колесная. На протяженіи первыхъ 48 верстъ до д. Бурунда она идетъ по береговому склону прибрежнаго хребта, поднимаясь сначала долиной р. Пугомури, а потомъ рѣки Санъ-джи-кори, вглубь горной страны. Между выше названными рѣчками лежитъ перевалъ Чаль-кумъ-ніенгъ (23-я в.) черезъ значительный отрогъ, поросшій лѣсомъ. Отъ 48-й версты до д. Син-пха-пхе (Шанцями) (78-я в.) дорога переваливаетъ черезъ главный, лѣсистый хребетъ переваломъ Чау-ріангъ (69-я в.). Затѣмъ путь спускается къ долинѣ Тумангана долиною р. Чонгъ-чани-су.

Наибольшія затрудненія встрѣчаются: 1) на обоихъ перевалахъ; состоятъ главнымъ образомъ въ нѣкоторой узкости дороги; 2) на 49-й верстѣ; дорога проложена въ карнизѣ, высѣченномъ въ скалѣ такъ низко, что онъ часто затопляется водою и весь ею изъѣденъ. Какъ на удобныя мѣста для расквартированія войскъ можно указать на окрестности города Пуго, на долину г. Пуренгъ (отъ 36-й до 48-й в.), на группу селеній у Шанцями (78-я в.), и на г. Мусанъ. Лѣсныя поляны могутъ служить хорошими бивачными мѣстами; продовольствіе можно найти только у г.г. Пуго и Мусана. Пуренгъ же имъ бѣденъ, фуражъ, вода и топливо вездѣ обезпечены.

Прилегающая мѣстность представляется такъ: до 14-й в.—концы отроговъ приморскихъ возвышенностей и долины между ними; отъ 14-й до 36-й в.—лѣсистый и высокій отрогъ прибрежнаго хребта; отъ 36-й до 48-й в. сравнительно широкая долина р. Санъ-джи-кори съ совершенно отвѣсными берегами; отъ 48-й до 78-й в.—прибрежный хребетъ, покрытый лѣсомъ и доступный лишь по ущельямъ; за 78-й в.—широкая долина р. Чонгъ-чани-су со склонами, крутыми къ низу, но округлыми сверху.

Позиціи имѣются: 1) у г. Пуренгъ (37-я в.), 2) у д. Коми-сани (47-я в.), 3) у д. Пхе-мусана (58-я в.), 4) у д. Шанцями (78-я в.), 5) у д. Піенжя (82-я в.), 6) у г. Мусана (101 в.).

---

*) Сѣверная Корея. Труды осенней экспедиціи 1898 г.; ред. Подполковника Барона Корфъ. Отъ д. Брунда до д. Піенжя—коръ маршрутъ совпадаетъ съ маршрутомъ № 3.

Важнѣйшіе узлы путей находятся: 1) у г.Пуго—узелъ береговой дороги съ путями къ г. Хе-ріянгу. 2) Южнѣе г. Пуренга—узелъ путей отъ побережья на плоскогорье съ путями отъ Хе-ріянга къ г. Кенг-Шену. 3) У д. Бурунда—узелъ лучшихъ путей на г.г. Херіянгъ, Кенг-Шенъ и Мусанъ. 4) У д. Піенжя—узелъ путей изъ нашихъ предѣловъ на плоскогорье съ путями отъ берега моря къ г. Мусану.

Дорога по значенію дѣлится на слѣдующіе участки: до 7-й версты—участокъ приморскаго пути; отъ 7-й до 36-й вер. участокъ кратчайшаго пути отъ приморскаго—на верховья р. Тумангана; отъ 36-й до 48-й в.—участокъ лучшаго колеснаго пути отъ г. Хе-ріянга въ г. Кенг-Шенъ.

Маршрутъ № 20 *).

Отъ г. Ан-чжю до г. Цинампо.

Длина маршрута около $102^1/_2$ верстъ.

Отъ г. Ан-чжю до д. Ею-кори (29-я в.) дорога колесная (большая дорога, идущая на Пень-ньянъ), затѣмъ до д. Кароль-тянгъ (45-я в.) вьючная, отсюда до перевала за д. Минъ-горъ (69-я в.) колесная, далѣе до д. Сагкори (88-я в.) она снова вьючная; здѣсь путь выходитъ на большую дорогу Ан-чжю—Пень-ньянъ—Цинампо и становится снова колеснымъ. Между 95-й и 101-й верстами маршрутъ идетъ вновь вьючной тропой.

До д. Ею-кори дорога идетъ, придерживаясь границы между невысокими холмами и рисовой долиной, далѣе до д. Уцонъ (53-я в.) она сопровождаетъ подошву довольно высокихъ, до 1000 фут., горъ. У Уцона дорога выбирается на высокое, около 500 ф., плоскогорье и тянется по немъ до д. Сагкори, а послѣднія 15 верстъ идетъ по системѣ притоковъ Тайдон-гана. На плоскогорьѣ путь пересѣкаетъ три горныхъ кряжа: на 56-й, 76-й и 84-й верстахъ.

Главнымъ затрудненіемъ на пути являются рисовыя поля, въ прочихъ же мѣстахъ онъ совершенно проходимъ. Обезпеченіе квартирами, а также бивачными мѣстами, зависитъ отъ времени года: съ апрѣля по сентябрь многія деревни совершенно отрѣзаны рисовыми болотами. Зерновое продовольствіе вполнѣ обезпечено, мяса же очень мало; также почти нѣтъ фуража и топлива. Воды въ источникахъ достаточно.

По характеру своему, позиціи лѣтомъ (время полыхъ водъ)—всѣ пассивныя, и въ большинствѣ случаевъ подступы къ нимъ представляютъ открытыя дефиле. Поэтому получаютъ особо важное значеніе дальніе обходы, возможные по совершенно доступнымъ гребнямъ возвышенностей; пріобрѣтаютъ огромное значеніе и кавалерійскія дѣйствія.

Позиціи—въ большинствѣ случаевъ съ фронтомъ отъ 4 хъ и болѣе верстъ. Главныя изъ нихъ слѣдующія: у города Ан-чжю; у д. Якъ-ту-тырь (9-я в.); у г. Сук-чхенъ (24-я в); у г. Іонъ-ю (35-я в.) и у г. Ніонъ-ганъ (89-я в.).

---

*) Сѣверная Корея. Труды осенней экспедиціи 1898 г.; ред. Подполковника Барона Корфъ.

Изъ населенныхъ пунктовъ важнѣйшіе: д. д. Ею-кори и Саг-кори, представляющія узлы на пересѣченіи описываемой дороги съ лучшимъ путемъ изъ Ан-чжю черезъ Пень-ньянъ въ Цинампо; д. Моряги (66-я в.)— на пересѣченіи съ кратчайшимъ путемъ отъ берега моря къ Пень-ньяну со стороны Ліантонгскаго полуострова.

Кромѣ главнаго пути, параллельно маршруту идетъ дорога изъ Ан-чжю въ Цинампо по берегу моря. Поперечные пути отъ берегового выходятъ: два у д. Осанъ (15 я в.); два у д. Кароль-пянгъ (45-я в.); у д. Моряги (66-я в.) и на участкѣ отъ д. Саг-кори до г. Цинампо. Съ главной („мандаринской") дорогой есть связующіе пути у д. д. Кароль-пянгъ, Моряги, Минь-горъ (69-я в.), Шегуанъ (78-я в.) и Намъ-джонъ-ни (82-я в.).

При наступленіи съ линіи р. Тайдон-ганъ на линію Чинъ-чанъ-гана (Вель-лим-гана) описываемая дорога, связывая низовья обѣихъ рѣкъ, можетъ служить лѣвымъ путемъ, причемъ главный путь, обходя большую часть позицій, будетъ способствовать наступленію колонны, двигающейся по этой дорогѣ. При наступленіи на Тайдон ганъ, этотъ путь, въ связи съ наступленіемъ на Янгдыкское плоскогоріе, выходитъ на сообщеніе Пень-ньяна, лежащаго на выпуклой къ сѣверу дугѣ Тайдон-гана; однако, онъ выходитъ на шир[illegible]кій участокъ Тайдон-гана, гдѣ потребуется наводка понтон-на[illegible]ып моста, длиною не менѣе 400 саженъ; каковая, вдобавокъ, затр[illegible]нится дѣйствующими здѣсь приливами и отливами.

наг

тру

Маршрутъ № 21*).

Отъ г. Кан-ге въ г. И-чжоу параллельно р. Ам-нок-гану (Ялу).

Дорога имѣетъ 301 версту протяженія, которое распредѣляется такъ:

Отъ г.	Кан-ге	до г.	Вивена	81 в.
„	Вивена	„	Чхо-сана	38 в.
„	Чхо-сана	„	Піек-дона	60 в.
„	Піек-дона	„	Чхан-сена	53 в.
„	Чхан-сена	„	И-чжоу	69 в.
			Всего . . .	301 в.

Выйдя изъ г. Кан-ге, дорога пересѣкаетъ рѣку Тоненеганъ, имѣющую здѣсь 180 шаговъ ширины и до сажени глубины; черезъ рѣку устроенъ перевозъ при помощи парома, подымающаго 8 лошадей. Послѣ переправы дорога слѣдуетъ по широкой лощинѣ до перевала Цанменненъ; до подъема на протяженіи 5-ти верстъ, дорога вполнѣ пригодна для колеснаго движенія; самый подъемъ на перевалъ тянется версту, широкой хорошо разработанной дорогой, но онъ крутъ и безъ помощи людей обозы подняться не въ состояніи; спускъ также крутъ, но хорошо разработанъ и приводитъ въ ущелье небольшой рѣченки, вдоль которой дорога слѣдуетъ до с. Тугумни, откуда она идетъ вверхъ по р. Тукэ на перевалъ Ту-кугэ; отъ перевала Цанменненъ до перевала Ту-кугэ на протяженіи 13-ти верстъ она идетъ по узкимъ долинамъ, обставленнымъ высокими горами съ рѣзкими контурами; дорога разработана плохо и для слѣдованія обозовъ и полевой артиллеріи нужны будутъ исправленія, но небольшія. Подъемъ на перевалъ Ту кугэ тянется $1^1/_2$ версты и вообще хорошъ, но, въ одномъ мѣстѣ на протяженіи шаговъ 200, на столько крутъ при размокающей почвѣ, что обозы необходимо будетъ разгрузить и, чтобы поднять пустыя двуколки,

*) Отчетъ экспедиціи Подполковника Ген. Шт. Орановскаго 1898/9 г.г.

придать въ помощь людей. Спускъ съ перевала круче подъема и приводитъ въ долину рѣки Намгана, вдоль которой дорога идетъ на протяженіи 59 верстъ до г. Вивена. Первыя 20 верстъ, до с. Санни дорога хорошо наѣзжена и вполнѣ пригодна для движенія обозовъ; мѣстность оживленная; 8 разъ дорога переходитъ съ одного берега рѣки на другой по мостамъ, требующимъ исправленія; рѣка Намганъ проходима всюду въ бродъ, но спуски къ рѣкѣ круты и трудно доступны. Ниже до г. Вивена, долина рѣки становится чрезвычайно извилистой и на всемъ протяженіи, то съ одной, то съ другой стороны ограничена высокими скалистыми горами, въ подошвѣ которыхъ вплотную подбивается рѣка, оставляя на другомъ берегу узкую площадку; дорога въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ идетъ площадками, хороша, но тамъ, гдѣ проходитъ вдоль скалистаго обрыва карнизомъ, непригодна для колеснаго движенія, такъ какъ слишкомъ узка и завалена огромными камнями. Окружающія горы скалистаго характера имѣютъ рѣзкія очертанія, покрыты кустами и сосновыми рощами. Въ населеніи, живущемъ по долинѣ, замѣтенъ извѣстный достатокъ. Дорога пересѣкаетъ рѣку Намганъ нѣсколько разъ по мостамъ, которые не годятся даже для вьюковъ; рѣка почти всюду проходима въ бродъ.

Отъ г. Вивена дорога продолжается еще три версты внизъ по рѣкѣ Намгану, а затѣмъ входитъ въ долину небольшого ея притока и, поднимаясь къ верху по нѣсколькимъ узкимъ долинамъ, достигаетъ черезъ 15 верстъ перевала Хабаленъ; дорога на всемъ этомъ участкѣ прекрасная, вполнѣ пригодная безъ всякой разработки для колеснаго движенія; у г. Вивена она пересѣкаетъ рѣку Намганъ, имѣющую 90 шаговъ ширины и проходимую въ бродъ; черезъ нее здѣсь устроенъ мостъ, но очень ненадежный; при дальнѣйшемъ слѣдованіи, необходимо будетъ тоже устроить нѣсколько мостовъ черезъ ручьи, или разработать спуски къ водѣ для переѣзда ихъ въ бродъ. Подъемъ на перевалъ Хабаленъ хорошо разработанъ и не труденъ, спускъ также хорошъ, но нѣсколько болѣе крутъ; онъ приводитъ въ долину небольшой рѣки, по которой дорога идетъ 11 верстъ до мѣста ея впаденія въ рѣку Ам-нок-ганъ (Ялу) у с. Токори. И здѣсь дорога пригодна для колеснаго движенія безъ разработки. Далѣе дорога идетъ двѣ версты берегомъ рѣки Ам-нок-гана по береговымъ отмелямъ до с. Шиншандона (Чик-дона), а отъ него поворачиваетъ въ долину р. Намсанъ-гана, коей слѣдуетъ 5 верстъ до г. Чхо-сана, причемъ все время пригодна для слѣдованія обозовъ. Отъ г. Вивена до г. Чхо-сана населеніе менѣе густое, чѣмъ это замѣчалось до г. Вивена; вода и топливо имѣются въ достаточномъ количествѣ.

Отъ города Чхо-сана дорога идетъ 3 версты по р. Намсанъ-гану, а затѣмъ 15 верстъ, до перевала Танненъ, по небольшому его притоку, впадающему у с. Уенни. Дорога превосходная, вполнѣ пригодная для движенія колеснаго обоза, но много разъ переходитъ

въ бродъ съ одного берега рѣчки на другой. Подъемъ на перевалъ Танненъ тянется 2 версты, а спускъ 4, и оба очень круты, особенно спускъ; дорога разработана хорошо, но зигзаги соединены очень острыми углами и безъ площадокъ, такъ что подъемъ двуколки представитъ операцію чрезвычайной трудности, потребуетъ очень много времени, разгрузки и придачи людей въ помощь; ширина дороги для двуколки достаточная. Черезъ шесть верстъ послѣ перевала дорога по узкой долинѣ выходитъ къ берегу рѣки Туманьгана (Тхумань) и двѣ версты слѣдуетъ вверхъ, по правому ея берегу, представляя полную возможность движенію обозовъ. Затѣмъ производится переправа черезъ рѣку Туманьганъ (Тхумань), имѣющую ширину до 80 шаговъ, при посредствѣ парома, подымающаго три лошади. За переправой дорога идетъ еще три версты вверхъ по лѣвому берегу Туманьгана (Тхумань), подымаясь на этомъ участкѣ, по нетрудному для двуколки подъему, на прибрежныя высоты, чтобы обойти высокій скалистый обрывъ. Далѣе дорога покидаетъ долину р. Туманьгана (Тхумань) и идетъ вдоль его притока 12 верстъ до перевала Урумненъ, представляя все время колесный путь. Подъемъ и спускъ перевала Урумненъ хорошо разработаны, но круты; двуколку можно поднять, но при помощи людей. Отъ этого перевала до перевала Пукширенъ дорога идетъ опять узкими долинками 12 верстъ, но здѣсь она уже не столь хороша; въ одномъ мѣстѣ, не доходя с. Пантона, она идетъ на протяженіи 300 саженей узкимъ скалистымъ карнизомъ. Перевалъ Пукширенъ не труденъ и пригоденъ для колесной ѣзды, а черезъ три версты послѣ него дорога подходитъ къ г. Піек-дону. Такимъ образомъ, безъ разработки пути движеніе двуколки отъ Чхо-сана къ Піек-дону невозможно; разработка будетъ заключаться въ уширеніи пути на протяженіи 300 саженъ въ скалистомъ грунтѣ; главными препятствіями являются перевалы Танненъ и Урумненъ, а также рѣка Туманьганъ (Тхумань), для переправы черезъ которую потребуется строить мостъ. Населеніе вдоль пути среднее, по 10 семействъ на версту. Топливомъ и водой путь обезпеченъ.

Въ верстѣ отъ города Піек-дона дорога пересѣкаетъ по очень плохому мосту рѣку Тон-нам-ченъ, имѣющую ширину 70 шаговъ, но въ обыкновенную воду проходимую въ бродъ; затѣмъ дорога выходитъ на берегъ р. Ам-нок-гана (Ялу) и идетъ двѣ версты, до с. Піок-дуна ея скалистымъ берегомъ, представляя лишь вьючную тропу. У этого селенія дорога входитъ въ долину небольшого притока, коимъ идетъ 8 верстъ до перевала Мандельлена, будучи пригодной только для слѣдованія вьюковъ. Подъемъ на перевалъ Мандельленъ пологій, но дорога очень узка и для слѣдованія не пригодна, но можетъ быть легко для этого приспособлена; спускъ такой-же легкій какъ и подъемъ. Далѣе дорога идетъ до с. Пектонтина 8 верстъ, внизъ по чрезвычайно извилистой и обставленной скалистыми горами долинѣ; здѣсь она нѣсколько лучше, но все же для слѣдованія обозовъ непригодна. Въ одномъ мѣстѣ

имѣется обходная дорога, идущая по хордѣ дуги, образуемой рѣкой и проходитъ по нетрудному перевалу Ночингу-кугэ. Отъ с. Пектонтина дорога идетъ три версты по пологому берегу р. Ам-нок-гана, или по возвышеннымъ, но пологимъ террасамъ, но затѣмъ удаляется отъ берега рѣки и, чтобы обойти чрезвычайно скалистые обрывы, сопровождающіе ниже берегъ р. Ам-нок-гана, поднимается на два параллельныхъ хребта; перевалы черезъ нихъ, особенно второй, являются даже для вьюковъ чрезвычайно трудными; провести здѣсь колесный обозъ совершенно невозможно; въ низкую воду, второй изъ этихъ переваловъ обходится берегомъ Ам-нок-гана по осыпямъ скалъ, но здѣсь тоже могутъ пройти только вьюки. Выйдя снова къ берегу Ам-нок-гана у с. Тагири, дорога до с. Чаншутина идетъ 5-ть верстъ пологими увалами, ограничивающими въ этомъ мѣстѣ берегъ р. Ам-нок-гана, и является пригодной для слѣдованія обозовъ. Выйдя изъ с. Чаншутина, дорога идетъ 5 верстъ по отмелямъ лѣваго берега Ам-нок-гана; въ большую воду эти отмели представляютъ изъ себя островъ, а въ малую имѣютъ свободное сообщеніе съ берегомъ и только между ними и берегомъ остается длинное озеро. Въ пяти верстахъ отъ с. Чаншутина лѣвый берегъ Ам-нок-гана становится скалистымъ, а дорога поднимается на него и идетъ пять верстъ карнизомъ, высоко надъ рѣкою, причемъ пересѣкаетъ четыре незначительныхъ рѣчки, впадающихъ здѣсь въ рѣку Ам-нок-ганъ, при этомъ, хотя подъемы и спуски пролегаютъ иногда въ скалистомъ грунтѣ и не вполнѣ удобны, но при незначительной разработкѣ идетъ шесть верстъ до с. Чхансена волнистой мѣстностью, переходя черезъ нетрудный перевалъ Ноку-кугэ.

Изъ сказаннаго видно, что участокъ пути отъ Піек-дона до г. Чхан-сена является труднымъ даже для вьюковъ, а для слѣдованія обозовъ невозможенъ. Разработка пути для колеснаго движенія будетъ очень трудная и потребуетъ очень много времени. Населенные пункты расположены вдоль пути очень часто; на версту пути приходится до 10 семействъ. Топливомъ и водою путь обезпеченъ хорошо.

Выйдя изъ г. Чхан-сена, дорога идетъ версту вдоль низменнаго берега рѣки Ам-нок-гана, а затѣмъ поднимается на трудный перевалъ Шеинпенненъ, подъемъ и спускъ котораго составятъ затрудненіе даже для вьюковъ; спускъ приводитъ къ селенію Кабами, откуда опять идетъ подъемъ на горы, сопровождающія берегъ Ам-нок-гана и пересѣкаемыя дорогой, по еще болѣе трудному перевалу Киненпененъ, спустившись съ котораго дорога вскорѣ выходитъ въ долины р. Куанъ-шенъ-мури. Черезъ пять вер. идетъ опять очень трудный перевалъ Пхальманенъ, а за нимъ столь же трудный перевалъ Дорманенъ; въ 4 верстахъ отъ него расположенъ совершенно легкій перевалъ Торон-горненъ, а въ 12-ти верстахъ далѣе опять трудный перевалъ Мактеріенъ, за которымъ дорога

выходитъ въ долину р. Комдену; пересѣкши ее, снова идутъ нѣсколько переваловъ, но уже значительно болѣе легкихъ и дорога до г. И-чжоу является пригодной для колеснаго движенія, хотя, конечно, не безъ затрудненій. Между поименованными перевалами дорога переходитъ изъ одной узкой долинки въ другую, представляя вообще до р. Комдешу вьючныя тропы и только отъ нея до г. И-чжоу она становится проходимой для телѣгъ. Населена эта часть пути лучше прочихъ, а топливомъ и водой обезпечена хорошо.

Изъ описанія дороги изъ г. Кан-ге до г. И-чжоу черезъ города Ихо-санъ и Чханъ-сенъ видно, что она для слѣдованія отряда съ полевой артиллеріей и колеснымъ обозомъ пригодна быть не можетъ. Чтобы сдѣлать ее проходимой для обозовъ необходимо употребить много времени и труда; разработка должна быть произведена въ скалистомъ грунтѣ, направленіе дороги должно быть весьма часто измѣняемо, а устройство удобовосходимаго подъема на который нибудь изъ трудныхъ переваловъ можетъ надолго задержать отрядъ. Мѣстность населена вдоль дороги довольно густо, но населеніе совершенно не сѣетъ овса и ячменя, поэтому для довольствія лошадей придется перейти къ просу, кукурузѣ, или гаоляну; большихъ запасовъ нельзя собрать, но на путевое довольствіе можно разсчитывать. Водою и топливомъ весь путь обезпеченъ очень хорошо.

Маршрутъ № 22 *).

Отъ г. Чан-чжина въ г. Кан-ге.

Отъ Чан-чжина къ г. Кан-ге отходитъ дорога, которая слѣдуетъ вверхъ по долинѣ р. Ендынъ-гана до с. Савонъ; здѣсь дорога раздваивается: одна идетъ черезъ перевалъ Саранбомъ, а другая черезъ перевалъ Адыга. Отъ г. Чан-чжина до с. Савонъ 17 верстъ, на протяженіи которыхъ дорога идетъ все время лѣвымъ берегомъ р. Ендынъ-гана и представляетъ несравненно болѣе удобствъ, чѣмъ дорога вдоль рѣки Чан-чжинъ-гана; и здѣсь встрѣчаются скалистые карнизы, но они настолько широки, что повозка можетъ проѣхать, и почти лишены утомительныхъ подъемовъ и спусковъ; послѣ небольшой лишь разработки проѣздъ полевой артиллеріи станетъ вполнѣ возможнымъ. Дорога пересѣкаетъ рѣку Сапонъ-ганъ, которую проходитъ въ бродъ, и нѣсколько болѣе мелкихъ притоковъ, черезъ которые перекинуты очень ненадежные мосты. Отъ с. Савонъ, черезъ Саранбомскій перевалъ, до г. Кан-ге 56 верстъ, а черезъ перевалъ Я-докъ 55 верстъ. Первая дорога, выйдя изъ с. Савонъ, становится сразу несравненно хуже и идетъ 10 верстъ съ замѣтнымъ подъемомъ на перевалѣ Саранбомъ; подъемъ не крутъ, за исключеніемъ послѣднихъ 100 шаговъ, но утомителенъ вслѣдствіе своей длины; дорога идетъ очень извилисто среди густого дѣвственнаго лѣса, но мѣстность не представляетъ непреодолимыхъ затрудненій колесному движенію; послѣ незначительной разработки пути, которая будетъ заключаться въ уширеніи дороги, тамъ, гдѣ она слишкомъ узка, въ уборкѣ камней и устройствѣ переходовъ черезъ рытвины, проѣздъ обозовъ станетъ возможнымъ. Спускъ совершенно такого же характера какъ подъемъ, но болѣе крутой, тянется 12 верстъ до с. Сагедомъ; дорога завалена большими камнями и есть нѣсколько трудно-проходимыхъ овраговъ, но движеніе повозокъ послѣ небольшой разработки станетъ и здѣсь возможнымъ.

У д. Токва-кори дорога выходитъ на дорогу Хучхангъ—Кан-ге, разсмотрѣнную выше (маршрутъ № 14).

---

*) Отчетъ экспедиціи Подполковника Генеральнаго Штаба Орановскаго 1898/9 г.г.

Отъ с. Савонъ до с. Сагедомъ, населенныхъ пунктовъ не имѣется; далѣе населенность тоже слабая, 7—8 семействъ на версту пути и только на послѣднихъ 14 верстахъ она становится больше; начиная отъ перевала Саранбомъ, населеніе совершенно перестаетъ сѣять овесъ и ячмень, вслѣдствіе чего для корма лошадей необходимо перейти къ просу, кукурузѣ или гаоляну. Топливомъ и водою переходъ обезпеченъ хорошо. Вторая дорога черезъ перевалъ Я-докъ идетъ нѣсколько южнѣе первой; отъ с. Савонъ 9 верстъ тянется подъемъ на перевалъ; дорога представляетъ заваленную камнями тропинку, идущую очень извилисто, часто надъ обрывомъ, и имѣющую ширину 1—$1^1/_2$ аршина; всѣ окружающія горы покрыты сплошнымъ, густымъ лѣсомъ. Самый подъемъ послѣднюю версту очень крутъ. Спускъ на протяженіи 3-хъ верстъ, также крутъ и идетъ узкимъ лѣсистымъ ущельемъ. Какъ подъемъ, такъ и спускъ могутъ быть приспособлены для колеснаго движенія, но для этого потребуется много времени; у с. Аранхенни долина расширяется и дорога становится лучше. Далѣе до с. Чагеса долина чрезвычайно извилиста, дорога переходитъ много разъ съ одного берега рѣчки на другой и пересѣкается многими рытвинами и водомоинами; приспособленіе этого участка пути для колеснаго движенія потребуетъ много труда. Отъ с. Чагеса, долина становится менѣе извилистой, а дорога лучше, но все же имѣетъ ширину 1—$1^1/_2$ аршина и только отъ с. Хохедонъ она является пригодной для слѣдованія обоза. Населенія вдоль пути на первыхъ 24 верстахъ нѣтъ, если не считать двухъ отдѣльныхъ фанзъ, затѣмъ съ приближеніемъ къ г. Кан-ге оно становится постепенно гуще, достигая въ среднемъ 10 семействъ на версту пути. Топливомъ и водою путь обезпеченъ хорошо. Сравнивая пути отъ с. Савонъ къ г. Кан-ге, надо отдать предпочтеніе пути черезъ перевалъ Саранбомъ, какъ имѣющему менѣе крутые спуски и подъемы и не идущему карнизными, узкими тропами. Прочія условія на обоихъ путяхъ совершенно одинаковы.

Маршрутъ № 23 *).

Отъ д. Цхадокори до г. Сам-су.

Длина маршрута около $31^1/_2$ версты. Дорога вьючная, но на большой части своего протяженія вполнѣ доступна для колеснаго движенія.

Первыя $22^1/_2$ вер. дорога идетъ внизъ по широкой долинѣ р. Хеч-хенъ-ганъ, причемъ на 18-й верстѣ переходитъ съ праваго берега на лѣвый (лодочный перевозъ и глубокій бродъ), переваливъ сперва, для сокращенія разстоянія, черезъ горный отрогъ; затѣмъ 6 в. она поднимается до половины небольшого ручья и, переваливъ черезъ отлогій водораздѣлъ, спускается до г. Сам-су вдоль р. Анка-мури. Нѣкоторое затрудненіе для вьючнаго движенія представляютъ: спускъ съ перевала Уаттонъ-ньенгъ на 17-й верстѣ и переправа черезъ р. Хеч-хенъ-ганъ (Омегангъ) на 19-й в.

Кромѣ безлюднаго перевала Уаттон-ньенгъ путь населенъ довольно густо. Удобныхъ мѣстъ для бивуковъ, до снятія хлѣбовъ, не имѣется. На довольствіе мѣстными средствами могутъ разсчитывать лишь ничтожные отряды. Вода отличнаго качества имѣется всюду, кромѣ переваловъ Уаттонъ-ньенгъ и Казанхынъ-ньенгъ. Для довольствія топливомъ могутъ послужить: лѣсъ на горахъ, примыкающихъ къ перевалу Уаттонъ-ньенгъ и кусты на ихъ склонахъ; въ долинѣ р. Хеч-хенъ-ганъ маленькія рощицы. Фуража можно получить лишь крайне незначительное количество, если не считать травы на склонахъ нѣкоторыхъ горъ, слишкомъ крутыхъ для земледѣлія.

На прилегающей къ дорогѣ мѣстности могутъ дѣйствовать, исключая нѣкоторыя мѣста, всѣ три рода оружія, особенно въ долинахъ.

Хорошая позиція на отрядъ до 8-ми баталіоновъ имѣется у д. Цхадокори, фронтомъ какъ къ г. Кап-сану, такъ и къ г. Сам-су; за симъ можно довольно удобно оборонять переправу черезъ р.

---

*) Сѣверная Корея. Труды осенней экспедиціи 1898 г.; ред. Подполковника Баронъ Корфъ.

Хеч-хенъ-ганъ (Омегангъ), фронтомъ къ сѣверу. Перевалъ Путе-коге (на 24-й в.) и спуски съ него могутъ быть довольно упорно обороняемы горстью людей, фронтомъ въ любую сторону. Въ г. Сам-су хорошо сохранились старинныя укрѣпленія.

Отъ описываемой дороги отходятъ пути: въ г.г. Кап-санъ и Кильчу; въ г. Мусанъ; въ г. Хучхангъ; въ г. Чан-чжинъ; нѣсколько второстепенныхъ, ведущихъ тоже въ г. Сам-су.

По значенію своему путь подраздѣляется на двѣ части: отъ перевала Путе-коге до конца онъ является частью средней продольной дороги, ведущей отъ г. Мусана черезъ плоскогорье на г. Сам-су и далѣе на г. Хучхангъ или г. Чан чжинъ; на первыхъ же 24 в. онъ представляетъ одинъ изъ поперечныхъ путей между только что указанной дорогой и (отъ д. Цхадокори) южной продольной, идущей отъ Мусана на г.г. Кап-санъ и Чан-чжинъ. Сверхъ того на него выходятъ (у д. Манхынни и перевала Казанхынъ-ньенгъ) дороги, отдѣляющіяся къ р. Амнокъ-гану (Ялу) отъ дороги Пук-чанъ—Капъ-санъ. Изъ чего видно, что главными узлами путей здѣсь являются: д. Цхадокори, перевалъ Путе-коге и участокъ отъ д. Манхынни до г. Сам-су.

Маршрутъ № 24 *).

Отъ Красносельской заставы до г. Хе-ріянга.

Длина маршрута—около 90 верстъ. Дорога на всемъ протяженіи доступна для колеснаго движенія. На 1-й верстѣ она пересѣкаетъ р. Тумень-ула (Туманганъ), шириною 160 саж.; затѣмъ идетъ до 24-й версты долиною этой рѣки, переваливая на 8-й и 19-й верстахъ черезъ невысокія прибрежныя возвышенности. Начиная съ 24-й версты она пересѣкаетъ возвышенности, заполняющія луку р. Тумень-ула (Туманганъ), слѣдуя сперва лощинами двухъ небольшихъ ручьевъ, затѣмъ пересѣкая широкую долину р. Аоди и отлогіе холмы, отдѣляющіе ее отъ долины р. Таймень; съ 36-й и до 52-й версты дорога слѣдуетъ сперва широкой (2 и болѣе верстъ), и съ 43-й в.—узкой долиной послѣдней рѣчки, послѣ чего, переваливъ черезъ перевалъ Кампхальенгъ, идетъ неширокою долиною р. Оренченъ. На 62-й верстѣ лежитъ другой перевалъ, отдѣляющій долину этой рѣчки отъ тоже нешироκой долины р. Нимчхенъ, по которой дорога поднимается до перевала Шегу-ніенга, на 79 в. У горы Питульгу-пауи, на 70-й в., долина превращается въ скалистое ущелье, имѣющее лишь нѣсколько саженъ ширины. Перевалъ Шегу-ніенгъ, представляя наиболѣе возвышенную точку маршрута, составляетъ водораздѣлъ между притоками Тумень-ула (Тумангана), текущими въ западную и восточную часть луки этой рѣки. Спускъ съ него около 1 версты идетъ ущельемъ р. Уансанъ, которое затѣмъ мѣстами значительно расширяется. У сліянія этой долины съ долиной рѣки Тумень-ула (Туманганъ), на оконечности невысокаго горнаго отрога лежитъ городъ Хе-ріенгъ.

Главныя затрудненія для удобнаго колеснаго движенія составятъ: переправа черезъ р. Тумень-ула (Туманганъ), гдѣ перевозочныя средства крайне неудовлетворительны; перевалъ Кампхальенгъ, особенно спускъ съ него, слишкомъ крутой и узкій; перевалъ на 62-й верстѣ; многочисленные броды, причемъ часто дорога продолжительное время идетъ по дну ручья; галька въ тальвегахъ долинъ.

---

*) Сѣверная Корея. Труды осенней экспедиціи 1898 г.; ред. Подполковника Барона Корфъ. Отъ д. Аоди до д. Іонвенъ маршрутъ совпадаетъ съ маршрутомъ № 3.

Библиотека ВМФ СССР

Начиная отъ долины р. Аоди (30-я в.) долины густо населены, за исключеніемъ 12 верстъ между д.д. Хайенгоръ и Оренченъ; до этой долины населенность нѣсколько рѣже. Удобныхъ бивачныхъ мѣстъ, въ особенности до снятія хлѣбовъ, нѣтъ. Довольствіе (кромѣ муки) малыхъ командъ обезпечено мѣстными средствами. Вода отличнаго качества есть всюду въ изобиліи, кромѣ какъ на перевалахъ и между д.д. Буи и Пексанпо (съ 19-й по 24-ю в.). Въ видѣ фуража можно находить ячмень и овесъ въ незначительномъ количествѣ и кое-гдѣ траву на склонахъ горъ. Топливомъ путь обезпеченъ плохо (молодникъ на нѣкоторыхъ склонахъ горъ), кромѣ лѣсовъ при подъемѣ на перевалъ Кампхальенгъ и при спускѣ съ перевала Шегуніенгъ.

Изъ населенныхъ пунктовъ наибольшее значеніе имѣютъ: г. Хе-ріянгъ—самый большой городъ въ лукѣ р. Тумень-ула (Туманганъ)—и торговый центръ и д.д. Аоди и Буи, гдѣ ежемѣсячно бываютъ базары.

Мѣстность по сторонамъ дороги, за исключеніемъ лѣсовъ и переваловъ Кампхальенгъ и на 62-й верстѣ, допускаетъ дѣйствіе отрядовъ изъ всѣхъ трехъ родовъ оружія; однако, численность конницы можетъ быть лишь ограниченная, орудія подчасъ придется втаскивать на склоны даже безъ помощи лошадей, обозы двигаться внѣ долинъ не могутъ и вообще передвиженіе отряда не по дорогамъ можетъ производиться лишь въ случаѣ крайней необходимости и на весьма ограниченномъ протяженіи.

Удобныхъ позицій на протяженіи маршрута нѣтъ и лишь у горы Питульгу-пауи мѣстность способствуетъ устройству засады. На оконечностяхъ же дороги – г. Херіянгъ можетъ быть успѣшно обороняемъ на три фронта (см. описаніе позицій), а также на берегу рѣки Тумень-ула (Туманганъ)—и Красносельской заставы можно расположиться для обороны противъ переправы на любой изъ ея береговъ.

Отъ описываемой дороги отходитъ много боковыхъ. До г. Хоани (36 в.) всѣ онѣ ведутъ отъ берега Японскаго моря и съ низовьевъ р. Тумень-ула (Туманганъ) вверхъ по долинѣ этой рѣки; отъ д. Тутхакоръ (43 в.) до д. Шебу (81-я в.) онѣ ведутъ опять отъ моря внутрь луки р. Тумень-ула; наконецъ, у г. Хе-ріянга—узелъ дорогъ съ верхняго Тумень-ула, съ Пейктусанскаго плоскогорья и съ приморской береговой полосы ко всей средней и нижней Тумень-ула (Тумангану), съ прилегающими къ нимъ нашими и Маньчжурскими предѣлами.

По своему значенію дорога можетъ быть подраздѣлена на два участка: первый—18 в. (до д. Буи), представляетъ лишь дорогу вдоль берега р. Тумень-ула (судоходной на этомъ участкѣ для шаландъ); второй—72 в. представляетъ кратчайшій путь, соединяющій оконечности луки р. Тумень-ула (Туманганъ), т. е. ведущій съ ея низовья внутрь страны не по приморской полосѣ, и соединяющій нашу территорію съ важнымъ стратегическимъ пунктомъ—г. Хе-ріянгомъ.

Маршрутъ № 25 *).

Отъ г. Кен-хына (Кегенфу) до г. Кей-уена вдоль рѣки Туманганъ (Тумень-ула).

Отъ г. Кен-хына (Кегенфу) до г. Кей-уена вдоль р. Туманганъ (Тумень-ула).

Отъ г. Кегенфу идутъ двѣ дороги; одна къ сѣверо-западу, огибающая горы, другая къ юго-западу, идущая черезъ перевалъ. Первая дорога сначала идетъ по низкому мѣсту, на которомъ встрѣчается много болотъ и затѣмъ, повернувъ немного влѣво, идетъ по косогору по направленію къ рѣкѣ; въ этомъ мѣстѣ она очень плоха, очевидно заброшена и не исправляется, на ней много промоинъ, камней, мѣстами стоятъ лужи. Дойдя до рѣки, она поворачиваетъ къ югу и идетъ по высокому карнизу надъ рѣкой; а не доходя нѣсколько до д. Даури, находящейся немного влѣво отъ дороги, эта дорога соединяется съ другой, идущей черезъ перевалъ. Послѣдняя находится въ лучшемъ видѣ; подъемъ не особенно крутъ, спускъ гораздо короче, но круче. Отъ д. Даури дорога идетъ по долинѣ недалеко отъ берега рѣки; влѣво отъ дороги встрѣчаются: д. Хаэпей въ верстѣ отъ д. Даури, затѣмъ д. Тюэпей, въ 5 верстахъ отъ Хаэпей. На китайскомъ берегу противъ деревни Хаэпей—д. Хидензя, а противъ д. Тюэпай—д. Сибадеги. Дорога идетъ въ томъ же направленіи, т. е. на сѣверо-западъ и пересѣкаетъ рѣчку Самгари въ бродъ.

Отъ перевала до рѣчки грунтъ глинистый, дорога довольно хорошая. За рѣкой она поворачиваетъ къ востоку и идетъ затѣмъ по руслу небольшого ручья по направленію къ сѣверу. Долинка не широкая, справа и слѣва—чумизныя поля; дно ручья галька, по берегамъ растутъ ветлы, тамъ и сямъ разбросаны фанзы. Поднявшись по этой долинѣ на довольно высокій перевалъ, дорога спускается въ долину къ р. Паони, откуда она поворачиваетъ къ западу, проходитъ черезъ перевалъ и снова выходитъ на берегъ рѣки у д. Пагани, откуда идетъ по глинистой, низкой долинѣ праваго берега, направляясь почти прямо къ сѣверу.

---

*) Сѣверная Корея. Труды осенней экспедиціи 1898 г.; ред. Подполковника Барона Корфъ.

Противъ д. Пагани на китайскомъ берегу лежитъ д. Сенгазани. Долина широкая, берегъ рѣки очень пологій, песчаный. Грунтъ дороги глинистый. Верстахъ въ 5-ти отъ д. Пагани дорога подходитъ къ д. Синкасанъ, у которой въ Тумень-ула (Туманганъ) впадаетъ рѣчка того же названія. Дорога поворачиваетъ влѣво и идетъ вверхъ по долинѣ этой рѣчки. Версты 4 или 5 она сворачиваетъ вправо, въ боковой отрогъ долины, и поднимается на небольшой перевалъ, спустившись съ котораго, идетъ по берегу ручья, текущаго по ущелью къ Тумень-ула (Тумангану). Не доходя саженъ 100 до берега, дорога проходитъ черезъ д. Дюкандой, которая стоитъ при сліяніи двухъ поросшихъ лѣсомъ ущелій, по которымъ бѣгутъ ручьи и, слившись, впадаютъ въ Тумень-ула (Туманганъ). Справа отъ деревни находится очень высокая гора, откуда открывается обширный видъ на окрестности.

Отъ д. Дюкандой дорога выходитъ на берегъ рѣки и идетъ по карнизу, довольно узкому и высоко надъ водою, но достаточно ровному; грунтъ глинистый съ камнемъ. Пройдя по карнизу, дорога спускается въ долину и идетъ немного отступя отъ берега. Горы отходятъ отъ рѣки.

По долинѣ дорога идетъ около 3-хъ верстъ и пересѣкаетъ рѣчку Орюнчени, текущую у сѣвернаго края долины, у г. Сингонони; здѣсь она поворачиваетъ опять къ берегу рѣки по лѣвому берегу рѣчки и, дойдя до угла, образуемаго горами, идетъ влѣво по берегу (Тумангана) Тумень-ула. На мѣстѣ поворота видна узкая долина и въ ней д.д. Сонсандой и Торгунъ. Дорога идетъ отъ рѣки саженяхъ въ 80—100. Версты черезъ двѣ рѣка поворачиваетъ влѣво къ сѣверо-западу, горы подходятъ къ ней и дорога идетъ по берегу, мѣстами по карнизамъ. Здѣсь она становится нѣсколько хуже. Лѣвый берегъ рѣки гористый; горы также подходятъ къ рѣкѣ. Пройдя такимъ образомъ 4 версты, дорога оставляетъ горы, которыя отходятъ влѣво, и идетъ по долинѣ по направленію къ сѣверу, верстахъ въ двухъ отъ берега. Проходя по долинѣ, она пересѣкаетъ четыре рѣчки: въ 13 верстахъ отъ Дюкандоя—рѣчка Анвони, на которой влѣво въ долинѣ, въ верстѣ отъ дороги, находится д. Анвони; въ 14 вер.—рѣчка Ебундаги и влѣво въ $1^1/_2$ верстахъ деревня того же названія. Въ 15 верстахъ—рѣчка Кошенка и деревня того же названія; въ $15^1/_2$ верстахъ дорога проходитъ въ дер. Ноун-пхо и пересѣкаетъ рѣчку того же названія. Отсюда идутъ двѣ дороги: вправо къ китайскому городу Хун-чунъ, лежащему на лѣвомъ берегу рѣки Тумень-ула (Тумангана), въ 19 верстахъ отъ деревни Дюкандой, при впаденіи рѣчки Хун-чунъ въ Тумень-ула; влѣво дорога идетъ въ городъ Кей-уенъ. Пройдя д. Ноун-пхо, описываемая дорога поднимается на гору и, пройдя по небольшому плоскогорію по направленію къ сѣверо-западу, поворачиваетъ къ сѣверо-востоку и спускается съ горы къ городу Кей-уену, находящемуся верстахъ въ 5-ти отъ берега.

Маршрутъ № 26 *).

Дековилевскій путь отъ Чіюн-чаня до Хе-ріянга.

Путь начинается у пристани Чіюн-чаня, идетъ сначала городомъ вдоль набережной, а потомъ берегомъ моря версты на двѣ, послѣ чего сворачиваетъ въ долину рѣки, на западъ, къ Шю-шеню, гдѣ и выходитъ на линію Кенг-шенъ—Хе-ріянгъ.

Другой путь, по выходѣ изъ Чіюн-чаня идетъ вдоль берега моря въ нѣкоторомъ разстояніи отъ него, непосредственно къ Нанаму, черезъ бухту, служащую исключительно для разгрузки военныхъ матеріаловъ, подвозимыхъ изъ Японіи.

На участкѣ упомянутаго ранѣе пути Чіюн-чань-Шюшень, линія дековильки проходитъ мимо трехъ огромныхъ складовъ, 10×40 сажен., потомъ мимо мастерскихъ, гдѣ сосредоточено исправленіе вагонетокъ и запасы, и выходитъ въ Шюшень: отсюда путь идетъ все время долиной рѣки, сохраняя общее направленіе прямо на сѣверъ, минуетъ рядъ корейскихъ деревушекъ, большое развѣтвленіе горныхъ долинъ у Пуренга, Пуренгъ, старое укрѣпленіе Комисана, снова развѣтвленіе долинъ и поднимается на перевалъ Бусан-льенъ, за нимъ непрерывно до Хе ріянга спускается долиной рѣки и оканчивается у южной стѣны города, возлѣ бывшихъ южныхъ воротъ. Такимъ образомъ продольный профиль пути представляетъ изъ себя горизонтальную линію отъ Чіюн-чаня до Шюшеня, небольшой общій подъемъ до подошвы перевала Бусанльена, крупный скачекъ вверхъ на перевалъ и значительный уклонъ до Хе-ріянга. Общее протяженіе пути около 88 верстъ.

На всемъ протяженіи имѣется насыпь для одного пути, устроенная на скорую руку самымъ примитивнымъ образомъ; высота насыпи нигдѣ не превышаетъ, за исключеніемъ мѣстъ у мостовъ и на перевалахъ (подъемы и спуски), 2 арш., обыкновенно же около $^3/_4$ арш. Путь уложенъ на деревянныя временныя шпалы; рельсы двухъ типовъ: въ 2 и въ 4 саж. длиной; разстояніе между шпалами 3—4 фута. Подъемы и уклоны пути мѣстами значительны, во избѣжаніе крупныхъ земляныхъ работъ; закругленія есть съ радіусомъ въ 3 -5 саж., хотя по мѣстнымъ условіямъ возможны и закругленія большаго радіуса. Мосты вездѣ деревянные, построенные изъ кривыхъ неочищенныхъ бревенъ разной длины и разнаго діаметра, сколоченныхъ на скорую руку; по верху моста уложены обы-

*) Рекогносцировка подпоручика Песоцкаго, 1909 г.

кновенно три ряда досокъ для прохода людей, толкающихъ вагонетки. Средняя длина мостовъ черезъ рѣку, долиной которой идетъ путь и прорѣзываетъ ее нѣсколько разъ, около 40 саж.; какъ исключеніе есть два—три моста въ началѣ пути (передъ Шюшенемъ) и въ концѣ (передъ Хе-ріянгомъ), въ мѣстахъ, гдѣ ширина рѣкъ наибольшая, длиной по 60—65 саж.; высота мостовъ въ среднемъ около 10 футъ; ширина равна насыпи, т. е. около 1 сажени.

На перевалъ Бусан-льенъ подъемъ значительно труднѣе со стороны Пуренга, гдѣ горы почти отвѣсно тянутся вверхъ и линія дековильки лѣпится по обрыву, часто переходя съ одного берега на другой, и только послѣ многихъ извилинъ, наконецъ, взбирается на хребетъ. Въ общемъ подъемъ имѣетъ около 47 мостовъ и почти столько же ярусовъ пути; уклоны существуютъ до 1 : 4, а закругленія даже съ радіусами въ 2 сажени.

Сторона перевала, обращенная къ Хе-ріянгу, не такъ обрывается, то, тѣмъ не менѣе, и она представляетъ значительныя трудности для хода вагонетокъ.

Станціи и разъѣзды, если такія названія примѣнимы къ существующему на линіи дековильки, представляютъ изъ себя только одинъ обходный путь, соединенный незатѣйливыми стрѣлками съ главной линіей. Для служащихъ имѣется маленькая фанза, гдѣ установленъ телефонъ, а на болѣе значительныхъ пунктахъ (Пуренгъ—Хе-ріянгъ) и телеграфные аппараты. Никакихъ другихъ сооруженій по станціямъ не имѣется.

Для перевозки грузовъ и пассажировъ употребляются пока однотипныя вагонетки-платформы, шириною около 3 фут., длиной около 4 футъ, высотой надъ рельсами въ $1^1/_2$ фута; у одной пары колесъ имѣется простѣйшаго вида тормозъ, а, кромѣ того, при спускѣ груженныхъ вагонетокъ ихъ удерживаютъ прямо руками. Каждая вагонетка подымаетъ около 100 пудовъ груза, или беретъ двухъ пассажировъ.

Повидимому, для пассажировъ готовятся теперь деревянныя будки, высотою аршина $1^1/_2$, которыя можно будетъ ставить на платформы, и, такимъ образомъ, получаются пассажирскіе вагоны.

Для движенія вагонетокъ употребляются люди, по два человѣка на каждую. Путь съ грузомъ отъ Чіюн-чаня до г. Хе-ріянга вагонетка проходитъ въ два дня.

Тяга, вмѣсто людей, лошадьми при нынѣшнемъ устройствѣ пути и мостовъ, невозможна, а какіе-либо механическіе двигатели не пойдутъ по закругленіямъ и подъемамъ; поэтому передвиженіе людьми единственный способъ, годный при существующихъ нынѣ условіяхъ.

M22.D.B.

10-

ИГ Д15
пр3к
т.2